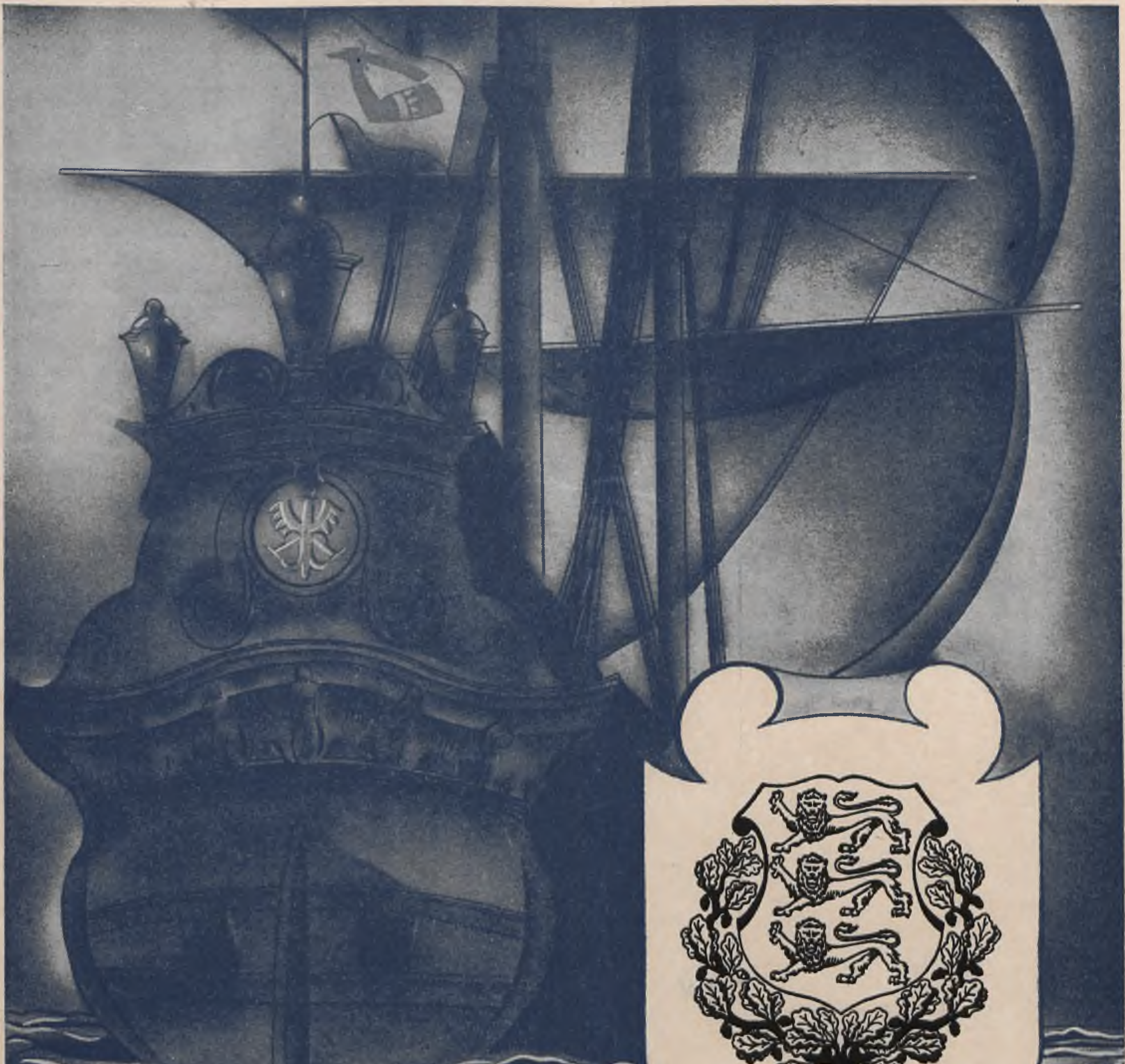
WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

ROK IV.
MAJ 1934
NR. 5.



·BALTIC·TRADE·DEVELOPER·

·POLSKA·AGENCJA·TELEGRAFICZNA·P.A.T.·WARSZAWA·

ROK IV. MAJ 1934. NR. 5.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
WARSZAWA, KRAK. PRZEDM. 50. P.A.T. TEL. 687-23 i 233-53. KONTO P.K.O. 730.
WYDAWCA – POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA. REDAKTOR – OSKAR STEMPEL.

Od Redakcji.

Były minister Przemysłu i Handlu, twórca Gdyni i jej niestrudzony orędownik — inżynier Eugenjusz Kwiatkowski powiedział:

„U brzegów morza, żelazem i betonem, maszyną i ręką ludzką, koleją i okrętem, szeregami domów i ludzi, wysiłkiem rzetelnym i pokojowym, pisze Polska w języku zrozumiałym dla całego świata swoje najwyższe prawo do życia i odbudowy".

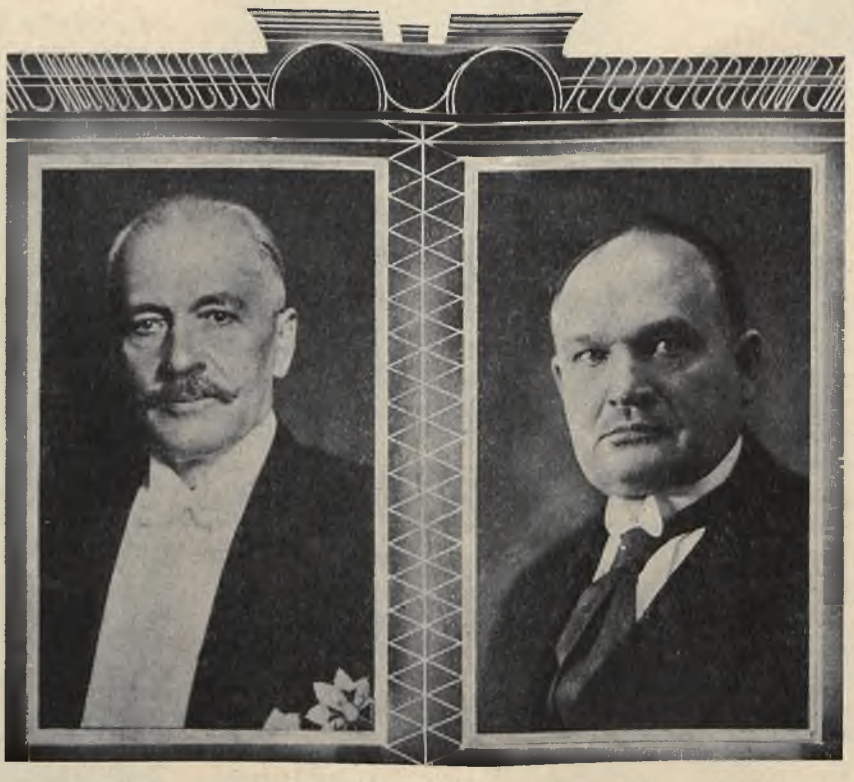
Tego właśnie wysiłku twórczego Państwa, jego prawa do życia i odbudowy, były rzecznikiem „Wiadomości Portu Gdyńskiego".

W ciągu czterech lat istnienia wykazywały stale, ogrom pracy jakiej dokonano na wybrzeżu.

Dziś, pismo nasze wchodzi w nową fazę rozwojową, stawia przed sobą nowe, szersze zadania.

Wysiłek twórczy Polski, ma głosić po za Jej granicami.

Ma zapoznać z Gdynią obcych, ma Ich zbliżyć z nami, ma nawiązać łączność informacyjną, ma wskazywać możliwości handlowe, ma wreszcie nieść imię Polski i Jej portu Gdyni w świat i głosić postęp pokojowej pracy Polski na Bałtyku.



Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej
IGNACY MOŚCICKI

Prezydent Republiki Estońskiej
KONSTANTIN PAETS

To our Readers.

The ex-Minister of Industry and Commerce, the creator of Gdynia and its indefatigable promoter — Engineer Eugenjusz Kwiatkowski has declared:

„Poland engraves at her sea-shore with iron and concrete, with machinery and human hands, withs railways and ships, with rows of houses and crowds of people, with honest and peaceful work, in a language comprehensible to all the world, her indisputable righ tot life and reconstruction."

Our publication „Wiadomości Portu Gdyńskiego" (Port Gdynia News) was from the outset an active propagator of these great creative efforts of the Polish State, its right to a free life and constructive work. During the four years of its existence our journal has continually called attention to the gigantic work already achieved on the Polish coast.

Today we enter a new phase in the development of our publication. We have set before ourselves a new and greater task. Henceforth we will propagate the constructive achievements of Poland-abroad, beyond her boundaries. Our aim will be to acquaint foreigners with Gdynia, to make friends of them, to supply them with all necessary information about our country, to point out to them possibilities of a closer commercial collaboration, and to promulgate the name of Poland and its port-Gdynia to the world, heralding the proud progress of Poland's work for peace on the Baltic.

KAAREL ROBERT PUSTA
Minister of Esthonia in Poland

From the Gulf of Finland to the Bay of Danzig

THE praiseworthy initiative of the Directors of P. A. T. do dedicate a special issue of the „Wiadomości Portu Gdyńskiego“ (Port Gdynia News) to the question of Polish-Esthonian relations — was not prompted, I am sure, by the importance of the commercial relations existing between Poland and Esthonia. This was done rather with the intent to intensify said relations, to look into the various difficulties and future possibilities, and to adapt same to the political and cultural relations which have successfully developed from day to day between our two countries. The honour which our friend Mr. K. Libicki, Director of. P. A .T. has accorded me in placing my few words at the head of the articles of competent authorities who have been requested to express their opinions on the subject, calls for frankness on my part above all.



General Laidoner, commander in chief of Estonian Army

We cannot overlook the fact that among the various problems of Baltic activity, and especially those of Polish-Esthonian collaboration, the question, of economic co-operation has been hitherto least to the fore. This was not owing to lack of good will in this respect. However fifteen years of independent existence of our lands have not yet sufficed to bring our exporters and importers, the chambers of commerce, administrative departments, commercial travellers, and finally, the publicity organs — into line with the political considerations and national sentiments of both nations.

We still today can feel the effects of the pre-war attitude, when the interests of small countries and those purely agricultural, were subordinate to those of certain great powers. Was it not asserted in the early days of Esthonia‘s independence that she could only exist as a transit country for Russia? Now we realise how wrong this assertion was. Equally pessimistic and equally disproved by actual facts were the forecasts about Poland, which today provides the world with continual revelations by each of her new exhibits and her balance of trade.

One of the greatest revelations is the port of Gdynia, which has become the foremost port of the Baltic, and by force of circumstances has placed Poland among the Baltic countries, assuring her in future a prominent part in the trade and traffic which spreads from the Baltic into the interior of Europe. Is it not to be expected that this port will shortly be the headquarters of a considerable merchant fleet, and that the ships of Baltic countries will make use of it on the strength of the same „Baltic clause“, which Poland intends to include in her commercial treaties with extra-Baltic states?

It appears that the first great difficulties, which arose after two unsuccessful world economic conferences, in the effort to establish a realistic program of compensationary trade, in connection with the most favoured nation clause have been overcome; and that the last Polish - Esthonian commercial agreement, signed at Tallinn on May 8th, will unfold new perspectives before us. This agreement is considered by both governments as a starting point, and only needs to be comprehensively and energetically adopted by official and business circles to give fruitful and lasting results. We do not doubt that this active good-will will be fostered by government and private circles, who see in the development of commercial relations one of the main foundations for general intercourse among the various nations.

The representatives of both states when concluding the Polish-Esthonian treaty, gave special consideration to the question of the promotion of tourism. In our paradoxical age not only the pike and bream, quintals of sugar, and bags of coal are liable to quota restrictions, but also humans, who are only allowed to cross the frontiers of another country in limited nmbers. These restrictions have gone as far as to limit the number of days which tourists provided with permits may spend in said country. I have not recalled this state of affairs with the intention of criticising the measures adopted owing to the imperative need of alleviating the economic situation. Nevertheless, we trust that among those privileged Polish tourists who come to admire the beautiful coast of Esthonia, will be found representatives of economic circles, who together with the Esthonians will be able to find a way of promoting the expansion of both countries and of effectively carrying out the present program of commercial exchange which is modest enough for the time being.

As I have the pleasure of addressing these few words to the readers of „Gdynia Port News“, I wish, in conclusion, to express the hope



R. K. Pusta
Minister of Esthonia in Poland

that the Esthonian tourists who will visit the beauty spots of Poland and her industrial centres, will also have the opportunity to see Poland‘s great port-Gdynia. And perhaps as a result of such visits there will arise a new

concepion *of marine callaboration*, an indispensable condition for the intensification of intercourse between our two countries, far apart by land, which makes communication by rail for many years to come, slow and inconvenient.

The „Silvery Ribbon" of our common waters of the Baltic, from the Gulf of Finland to the Bay of Danzig, will thus strengthen the ties of friendship between our lands, happily free of any spirit of rivalry.

Dr. JAN STARZEWSKI
Chargé d'Affaires of the Polish Republic in Tallinn

The future development of economic relations between Poland and Esthonia

FOREIGN trade is of prime importance to the economic life of Esthonia. The prosperity of nine-tenths of the population depends on the export of farm products such as butter, eggs, bacon, etc. Consequently, if our relations with Esthonia are to be solely limited to political intercourse and are deprived of commercial significance, they will always remain superficial and lack closer intimacy.

Since a favourable Trade Balance reacts on the prosperity and welfare of nations, and the present general economic depression affecting all the world has compelled Esthonia to conclude with those countries on which she depends commercially, various clearing agreements, or treaties based on reciprocity, Poland finds herself obliged to give more consideration then hitherto to these vital and important facts.

The friendly intercourse existing already between Poland and Esthonia greatly facilitates the solving of this problem of a mutual interchange of goods. Without, therefore, laying special stress on maintaining the present excessive preponderance of our exports, we must tend to promote and develop a steady increase of trade with Esthonia. There are two ways of attaining this end: the opening up of our markets for Esthonian products, and the establishing of a balance of trade by the introduction of some items favourable to Esthonia.

We cannot buy for our own consumption the chief export products of Esthonia because we ourselves have superfluous supplies of same in proportion to home requirements, but after a close examination of the position as it is to-day, we may come to the conclusion that some secondary Esthonian commodities might



Dr. Jan Starzewski
Chargé d'Affaires of the Polish Republic in Tallinn

be imported into Poland, (i. e. herrings, manufactured articles, dairy products, cheese, refrigerating machinery, calcite, etc.) and that the possibilities of these imports into Poland have hitherto not been exploited owing to a certain conservatism of Esthonian trading circles.

This picturesque country with low costs of living, connected with Poland by Polish air and steamship lines may also be of considerable interest to Polish tourists, above all to lovers of the sea.

Esthonian ships, especially those of smaller tonnage, lying idle at this time of acute world crisis could be chartered by Poland, whose newly-formed mercantile marine is unable to cope with the ever increasing demands of Polish overseas trade.

Therefore, there arises before both nations the important question of closer co-ordination in the realm of re-exportation, as Poland possesses an extensive network of consulates and commercial representatives abroad in many countries where Esthonia has not yet penetrated.

These factors, if duly taken into consideration, may greatly modify the trade balance of Poland and Esthonia. A vast field of activity is open to mutual initiative. Its development will consolidate the friendly intercourse existing between Poland and Esthonia. It will also finally dispel the opinion prevailing in Esthonia that Poland, content with her favourable trade balance, neglects entirely the interest of Esthonia, and takes no steps for the promotion of stable mutual commercial relations in the future. The increase of exports and imports, the establishing of a trade balance, as well as the economical advantages which Esthonia might derive from her relations with Poland, will determine the volume of our exports to this country. Finding new outlets in Esthonia for our goods does not present any great difficulties, the only limit in this respect is the quantity of Esthonian products to be purchased by us from this country on a reciprocal basis.



PORTY Estonji

E. AVIK, inż. dypl., Dyrektor Zarządu Dróg Wodnych Estonji.



Port w Tallinie

JAK DONIOSŁĄ i ważną rolę w życiu Estonji odgrywają jej porty, tak w stosunkach z zagranicą jak i w żegludze kabotażowej, zrozumiemy wówczas, gdy uświadomimy sobie, że Estonja posiada 3404 mile morskie wybrzeży. Tworzą je: na północy — Zatoka Fińska, na zachodzie — Bałtyk i Zatoka Ryska, na wschodzie — jeziora Peipus i Pskowskie.

Porty Estonji możemy podzielić na dwie zasadnicze grupy: a) porty pracujące cały rok, b) porty o nawigacji otwartej wody. Do pierwszej grupy zaliczamy Tallin i Paldiski na kontynencie i port Jagurahu w zatoce Kihelkondskiej na wyspie Saaremaa. Pozostałe 43 porty musimy zaliczyć do drugiej grupy.

Klasyfikując według danych obrotów handlowych, porty w Tallinie, Paldiski i Pärnu, częściowo Loksa i Narwa, mają znaczenie jako porty handlu zagranicznego, zaś Kuresaar, Haapsalu, Muhu, Kunda, odgrywają rolę je dynie w handlu z Finlandją i Łotwą. Pozostałe porty mają znaczenie jedynie dla żeglugi kabotażowej i jako przystanie dla żaglowców.

Z pośród portów śródlądowych, największe znaczenie posiadają Tartu na Emajõgi i port Mustvee na jeziorze Peipu jako końcowy punkt basenu wewnętrznego wód, składającego się z jeziora Virtsu, rzeki Emajõgi, jezior Peipu, Pskowskiego i rzeki Naroova— port Kulgu pod Narvą, mający połączenie szerokotorową linją kolejową przez stację Narva. Z pośród innych portów wód śródlądowych, Tartu, połączony jest również szerokotorową linją kolejową, zaś port Mustvee wąskotorową linją idącą od Mustvee do stacji Sonda.

Wszystkie porty żeglugi śródlądowej połączone zostały linjami kolejowemi dopiero od czasu zdobycia niepodległości przez Estonję, skutkiem czego, zmienił się całkowicie, w stosunku do okresu przedwojennego, kierunek ruchu transportów masowych.



Ulica Szeroka w Tallinie

Większość transportów towarowych handlu zewnętrznego, tak w imporcie, jak i w eksporcie, przechodzi przez port w Tallinie, gdzie też koncentruje się handel eksportowo-importowy. Tallin posiada regularne połączenia pasażerskie z Helsinki, Sztokholmem, Rygą, Gdynią, Szczecinem, Hamburgiem, Antwerpją, Bordeaux, Londynem i innymi portami Bałtyku jak i pozanim położonymi portami północy Europy. W okresie letnim, odwiedza port talliński 10—15 transatlantyckich okrętów turystycznych. Głębokość nabrzeży portu w Tallinie wynosząca 30 stóp, pozwala na przyjmowanie okrętów o trzydziestostopowem zanurzeniu bez żadnych przeszkód.



Ogólny widok Tallina

Pod nazwą portu Tallina należy rozumieć szereg portów, a mianowicie — stary port, nowy port, port rybacki, port zakładów Peetri, dalej port wojenny składający się z portu okrętów jak i lotniczego dla hydroplanów, porty te znajdują się w samej zatoce tallińskiej, podczas gdy porty zakładów Vene-Balti i Beckeri znajdują się w zatoce Kopli. Większość obrotu towarowego przechodzi przez stary port podczas gdy pozostałe mają znaczenie w eksporcie materjałów drzewnych i eksportowo - importowe znaczenie w handlu paliwem i materjałami łatwopalnemi.



Inż. E. Avik

Obrót portowy Tallina osiągnął w okresie od r. 1919 do 1934-go 8.845 918 ton, w tym samym okresie czasu przeszło przez port 21.966.552 ton statków.

Długość nabrzeży portu wynosi 4.558 metrów, z czego w okresie niepodległości Estonji wybudowane zostało 662 m. Tory kolejowe biegną wzdłuż 2.242 m. nabrzeży, przyczem dwa nabrzeża wyposażone są oprócz normalnych szerokich torów (1540 mm), również w linje wąskotorowe (750 mm).

Nabrzeże zachodnie i nabrzeże Victoria posiada 10 dźwigów elektrycznych o mocy 1,5 i 3 t.

Powierzchnia składów w starym porcie wynosi 55.400 m kw., z czego za czasów niepodległości wybudowano 15.200 m kw., t. j. prawie wszystkie składy znajdujące się na samych nabrzeżach. Doskonale wyposażony elewator portowy o pojemności 5.350 ton pozwala na szybki i tani eksport wszelkiego rodzaju zbóż. Chłodnia portowa jest dostatecznie rozbudowana, koncentruje cały eksport masła estońskiego, bekonu i innych łatwopsujących się artykułów. Wszystkie te urządzenia posiada stary port.

Jeżeli chodzi o stocznie i warsztaty reparacyjne, należy tu wspomnieć o stoczni portowej, posiadającej trzy doki pływające o maksymalnej sile nośnej do 5.000 ton i cztery pływające dźwigi o sile podnośnej 70 ton.

Dla utrzymania żeglugi w zimie, zarząd portowy posiada 5 łamaczy lodów z których dwa morskie i 3 portowe. Łamacz lodu „Suur Töll", wyposażony jest w maszyny o mocy 5.800 KM i jest w stanie podtrzymywać ruch nawet w okresie najbardziej surowych zim.

Fakt, iż w okresie niepodległości Estonji, na drogach morskich estońskich nie zginął ani jeden statek w okresie żeglugi zimowej, dowodzi niezbicie o sprawności i mocy tak łamacza lodów jak i jego załogi.



Widok portu w Tallinie z lotu ptaka

W roku 1927 z inicjatywy Estonji była zwołana t. zw. konferencja lodowa, na której przyjęte zostały wszystkie propozycje inicjatorów w sprawie zorganizowania obserwacyj lodowych i odpowiedniej służby informacyjnej. Ta właśnie organizacja pozwala Estonji zawczasu troszczyć się o bezpieczeństwo i udzielać pomoc okrętom idącym w lodach.

Podejścia do portu w Tallinie bywają zatarasowane lodami jedynie w czasie bardzo surowej zimy i to wiatrami NW, podczas gdy wszystkie inne wiatry wyzwalają wybrzeże estońskie od lodów na zachód od Tallina. Jaskrawą ilustracją może tu być tegoroczna zima ,podczas której łamacze lodów Finlandji na podejściach do Helsinki pracowały powyżej 500 godzin roboczych, podczas gdy łamacz lodów „Suur Töll" pracował zaledwie 15 godzin na dystansie nieprzekraczającym 6 mil. W roku 1933 łamacze lodów wobec braku lodów nie pracowały.



Tallin, Viruvär

Drugim co do ważności portem jest Pernu, pracujący normalnie od połowy maja do połowy grudnia. W okresie lodowym, żeglugę podtrzymuje łamacz lodów „Tasuja" posiadający maszyny o mocy 1250 KM.

Pernu, jest głównie portem eksportowym dla materjałów drzewnych. Obroty importowe są znikome i dopiero w ostatnich czasach ilość towarów importowanych wykazuje tendencje zwyżkowe. Stało się to za przyczyną rozszerzenia sieci kolejowej wąskotorowej wewnątrz Estonji, powiększającej temsamem zaplecze portu. Pernu jest typowym portem rzecznym, posiada prócz okręgu kolejowego, obszerny okręg spławnych rzek Pernu i dopływów jako zaplecze. Port może przyjmować statki o zanurzeniu do 18 stóp. W okresie niepodległości, wybudowano 655 m nabrzeży oczyszczono port od zatopionych w czasie blokady okrętów, a zatory lodowe pogłębiają stale kanały.

Dużych nakładów pieniężnych wymagała do r. 1929 Narva, gdzie prowadzone były roboty pogłębiające. Prace te zostały przerwane, gdyż w okręgu narwskim uległy znacznemu ograniczeniu wyręby leśne, a zatem, zmniejszył się obrót portu. Naturalna głębokość w ujściu rz. Narva - Ioesuu utrzymuje się na poziomie ok. 9 stóp. Ładowanie okrętów o większem zanurzeniu odbywa się barkami.

Z pośród portów kabotażowych, w okresie niepodległości Estonji wybudowane zostały porty w Vergi, Ulgaste, Vormsi, Orusaar, Leisi — Triigi, Seru, Jaguharu (18 stopowy) oraz przeprowadzono kapitalne remonty i rozszerzono przystanie czynne jeszcze z czasów rosyjskich. Port w Paldiski, aczkolwiek wybudowany został przez Rosjan, to jednak w ostatnich latach dopiero został rozbudowany i pogłębiony do 22 stóp mimo dużych trudności terenowych, połączony linjami kole-

jowemi, jak również przebudowano w nim wszystkie nabrzeża.

Troskę Estonji o bezpieczeństwo żeglugi na swych wodach dobitnie zobrazuje liczba latarń morskich — Estonja otrzymała w spadku po zaborze rosyjskim 63 latarnie, obecnie zaś sieć latarń została rozbudowana do 148.



Tańce ludowe

Kończąc ten przegląd portów estońskich, należy życzyć by liczba flag zaprzyjaźnionych z nami państw wzrastała w naszych portach z każdym rokiem.

Chociaż morze rozdziela, to jednak z drugiej strony, jest ono najlepszym łącznikiem, i każdy marynarz czuje się w tym porcie jak w domu, w którym odnoszą się do niego, jak do przyjaciela, a przyjście jego oczekiwane jest zawsze z radością.

Niechże więc dumnie powiewa nad morzem bandera Polski! Niechże bandera Polski ozdabia nasze porty! Niechże więc okręty Polski będą stałymi, zawsze pożądanymi gośćmi naszych portów!



Nadmorskie okolice w Estonji

Eng. CZ. KLARNER
president of the Warsaw Chamber of Commerce

A few words on the Polish-Esthonian balance of trade

WHEN reviewing the two countries, Poland and Esthonia from an economical standpoint, it is clear that Esthonia, whose area is eight times smaller, and whose population is thirty times less than that of Poland, has an extensively developed foreign trade, which per capita of the population exceeds threefold that of Poland.

The figures of trade returns in zloty between Poland and Esthonia for the past five years, according to Polish statistical data of foreign trade, are as follows:

Year	Esthonian imports into Poland	Polish exports to Esthonia	Balance in favour of Poland
		in thousands of zl.	
1929	4.642	14.837	+ 10.195
1930	3.024	11.719	+ 8.695
1931	1.602	6.329	+ 4.727
1932	1.168	2.522	+ 1.354
1933	1.745	2.014	+ 269
1934 (1.III)	175	395	+ 220

From the above table it results that Poland with regard to Esthonia has a continually active trade balance, but as the reciprocal interchange of goods for the period under review shows a sharp falling-off, whilst imports of Esthonian products into Poland in 1933 dropped to 37,6% in comparison to those of 1929, and the Polish exports to Esthonia during the same period constituted but 13,6% of her exports in 1929, their total decline was therefore sevenfold. In 1933 the active balance of trade returns in Poland's favour amounted to but 269 thousand zloty, so that we may consider the mutual interchange of goods of Poland and Esthonia as balanced for that period.

The reasons of this disadvantageous trend of commercial relations for Poland may he found, doubtless, in the acute economic depression throughout the world, which is expressed in the decline of international trade. Moreover, such factors as the internal economic regulations of Esthonia, the restrictive measures



Eng. Cz. Klarner

of foreign currency turnover, the control of foreign trade by the Government, and the shifting of Esthonian imports to such markets as are reciprocally the biggest buyers of Esthonian products, which may be seen from figures based on official international statistics, had an unfavourable effect on the course of the development of commercial interchange.

The list of Polish imports from Esthonia is confined to a small number of products, such as fresh and salted fish, scrap iron, raw materials for paper production, and cotton yarn. The list of Polish exports into Esthonia is much more extensive and covers the following articles: corn and cereals, sugar, salt, wood, coal, petroleum, fuel and lubricating oils, paraffin, chemical products, sheet-iron, copper goods, agricultural machinery and woolen yarn.

A closer examination of Polish exports to Esthonia will prove that during the period under review fundamental changes had occurred.

Especially exports of Polish corn to Esthonia had ceased altogether a couple of years ago, and were substituted by imports from Soviet Russia. The export of barley had also dwindled. The whole of Esthonia's requirements for sugar being covered from abroad, Poland accounted for 50% of the total imports until 1932, in which year owing to the expansion of imports from Great Britain, with whom Esthonia has an active trade balance, Polish exports decreased considerably. The annual demand for coal in Esthonia comes to about 90.000 tons, out of which almost two thirds fell to the share of Poland. These figures of Polish exports of coal had subsequently also diminished fourfold, owing to England's competition. In chemical and textile goods the Polish articles have to cope in the Esthonian market with a strong competition of Germany.

In such conditions, the settlement of the question of an interchange of goods between Poland

and Esthonia has become a problem of vital importance to both countries, which was largely dealt with during the recent negotiations, the outcome of which was a commercial treaty establishing mutual import quotas for a period of one year.

This agreement constitutes evident proof that there is no lack of good will on both sides to extend and develop the reciprocal commercial intercourse, which, owing to the present commercial and political situation of both countries had to be subjected to restrictions. The alleviation of general difficulties, hampering international trade, will contribute largely to the reestablishement of commercial relations between Poland and Esthonia, and the political friendly intercourse of both nations will be an important factor for the extension of the cultural and economical connection between both States.

EDWARD VIRGO
Dyr. Dep. Handlu Zagranicznego M. S. Z. Estonji

Stosunki handlowe polsko-estońskie

STOSUNKI handlowe pomiędzy Estonją a Polską potoczyły się w latach kryzysowych tą samą drogą, jaką szedł handel zagraniczny innych państw, przyczem zaznaczyć należy, że w latach dobrych, handel estońsko-polski rozwijał się dla Estonji jednostronnie. Naogół, obroty handlowe pomiędzy Estonją a Polską skurczyły się w wielkim stopniu, ponieważ Estonja, natrafiając w eksporcie swych produktów na znaczne trudności, nie może niczego kupować na tych rynkach, gdzie równocześnie nie może sprzedawać swoich produktów.


Dyr. Edward Virgo

Polskę i Estonję łączyły zawsze stosunki przyjazne, toteż i w nowym układzie oba państwa starały się o utrzymanie, a raczej o ożywienie stosunków gospodarczych między sobą. Uczyniono temu zadość dzięki specjalnym umowom, w których starano się zarezerwować sobie wzajemnie rynki zbytu dla tych produktów, w których eksporcie każde z obu państw było zainteresowane.

Już przed laty Polska podjęła myśl włączenia klauzuli bałtyckiej do swoich nowych traktatów handlowych, albowiem tylko przy pomocy tej klauzuli mogła Polska przyznać Estonji specjalne ułatwienia, nie przyznawane innym państwom, z któremi Polska posiada normalne traktaty handlowe.

Jak słyszymy, Polsce udało się już włączyć do kilku swoich nowych traktatów handlowych wspomnianą wyżej klauzulę bałtycką, upłynie jednak zapewne jeszcze nieco czasu, zanim klauzula ta wejdzie do wszystkich innych traktatów handlowych Polski.

W międzyczasie usiłowano—dzięki wzajemnym ustępstwom—pójść drogą umów kompensacyjnych. Zakończone niedawno w Tallinie rokowania w przedmiocie nowego traktatu handlowego, przyniosły w tym kierunku pewne sukcesy, co pozwala nam mieć nadzieję, iż obroty handlowe między Polską a Estonją dwukrotnie conajmniej się powiększą, w porównaniu z obrotami z r. 1933. Osiągnięcie tego pomyślnego rezultatu stało się możliwem dzięki temu, że Polska przyznała specjalne ułatwienia dla pewnych estońskich produktów eksportowych, i do projektu nowego traktatu handlowego włączyła szereg nowych towarów. Porozumienie, osiągnięte w sprawie projektu nowego traktatu handlowego, przewiduje między innemi możliwość jego zmiany i rozszerzenie także w okresie jego obowiązywania; pozwala to nam spodziewać się, że obie strony poświęcą, wśród stale zmniejszającej się konjunktury, baczną uwagę realizacji ustalonego programu i przy nadarzającej się sposobności wyzyskają wszystkie możliwości, jakie konjunktura zdaje się nastręczać.

Eksport Polski do Estonji zawsze górował nad eksportem estońskim do Polski. Z tego względu rząd polski poczynił Estonji pewne ustępstwa, kierując np. do Estonji swój ruch turystyczny, aby w ten sposób skompensować do pewnego stopnia passywa postronne Estonji. Estonja poczyniła już przygotowania do propagandy w Polsce swoich uzdrowisk i spodziewa się, zwłaszcza po ostatniej dewaluacji korony estońskiej, wskutek czego Estonja stała się najtańszym krajem w Europie, liczniejszego napływu polskich turystów i letników.

Żywimy nadzieję, że, wobec dalszych przyjacielskich stosunków, łączących nasze kraje, przy wyzyskaniu wszystkich możliwości. uda się nam nawet w obecnych ciężkich czasach rozwinąć wzajemne obroty handlowe, oparte na zasadzie równowagi i podnieść je do poziomu, zgodnego z dobremi sąsiedzkiemi stosunkami, łączącemi Polskę i Estonję.

O. TREILMANN
Naczelnik Wydziału Żeglugi, Izby Przem.-Handl. w Tallinie

Estońska flota handlowa

WOJNA światowa pozbawiła Estonję większej części jej floty handlowej. Część jej sprzedano, część pozostała w portach rosyjskich: razem 20 statków o 10.878 t. r. b., tak, że po ogłoszeniu niepodległości Republiki Estońskiej — zkońcem r. 1918 — flota nasza składała się z resztek, wśród których przeważały żaglowce.

W czasie wojny wolnościowej, w latach 1918—1920 i w latach następnych, przyrost naszej floty zarówno pod względem ilości okrętów jak i tonażu był znikomy. Przyczyną tego były w pierwszym rzędzie wysokie ceny oraz pogorszenie się konjunktury. Znaczna poprawa w tej dziedzinie rozpoczęła się w latach 1927—1928, umożliwiając poważne powiększenie tonażu, co uwidocznia nam zamieszczona poniżej tabela.

Statki towarowe i pasażerskie

Rok	Parowce Ilość	Parowce t. r. b.	Statki motorowe Ilość	Statki motorowe t. r. b.	Żaglowe Ilość	Żaglowe t. r. b.	Razem Ilość	Razem t. r. b.
1928	31	25.600	36	6.800	275	19.318	342	51.718
1929	38	32.000	40	7.250	262	19.775	340	59.025
1930	48	46.000	45	7.600	249	19.215	342	72.815
1931	55	63.000	47	8.200	247	19.489	349	90.689
1932	64	72.700	51	11.600	212	17.900	327	102.200
1933	76	90.000	60	10.000	206	18.010	342	118.469
1934 do 1.I.	76	96.000	58	8.900	201	18.000	353	122.941

Pozatem posiadamy:

Holowników i statków ratowniczych	27	1.733
Lodołamaczy	5	3.796
Lichtug morskich i rzecznych	112	7.560
Żórawi pływających z nośnością 25-66 T.	6	
Razem	498	135.970

W ostatnich sześciu latach powiększył się przedewszystkiem tonaż floty trampowej, a mianowicie z 23.000 t. r. b. na 95.000 t. r. b., czyli czterokrotnie. W ciągu miesięcy letnich estońska flota trampowa zajmuje się przeważnie przewożeniem drzewa tartego, kloców i t. p. z morza Bałtyckiego i morza Białego na kontynent.

Na ładunek statków estońskich składają się pozatem zboże, nawozy sztuczne, węgiel, celuloza i t. d. Żaglowce estońskie uczestniczą zaś przeważnie w przewozie drzewa tartego z Estonji, Finlandji i Szwecji do portów niemieckich i duńskich. Wreszcie kilka statków estońskich wyjeżdża rokrocznie na jezioro Kara.

W miesiącach zimowych większość parowców estońskich kursuje pomiędzy portami morza Śródziemnego, morza Czarnego i Wielkiej Brytanji oraz kontynentu. Pojedyńcze parowce odbywają rejsy pomiędzy portami Ameryki Północnej i Południowej, a statki o mniejszym tonażu prowadzą transporty orzechów z zachodnich wybrzeży Afryki do portów Wielkiej Brytanji i kontynentu, inne wreszcie kursują dorywczo pomiędzy Wielką Brytanją a kontynentem.

Regularną komunikację okrętową posiada Estonja tylko pomiędzy Tallinem a Sztokholmem. Ruch na tej linji utrzymuje flota estońska.

Na wszystkich innych linjach ruch utrzymują zagraniczne towarzystwa okrętowe, a mianowicie:

Tallin — Londyn: United Baltic Corporation Ltd.

Tallin — porty francuskie: Duńskie Tow. Okrętowe.

Tallin — Gdynia: Polskie Towarzystwa Okrętowe (Żegluga Polska).

Tallin — porty holenderskie i belgiejskie: Polskie Towarzystwo Okrętowe oraz Niemieckie Tow. Okrętowe.



Nacz. Wydz. O. Treilmann

Tallin — porty niemieckie: Niemieckie Towarzystwo Okrętowe.

Tallin — Helsingfors: Fińsko - Polskie i Niemieckie Towarzystwo Okrętowe.

Ruch frachtowy z bardziej oddalonymi portami utrzywymany jest przy pomocy przeładunku w Gdyni, Hamburgu, Rotterdamie, Antwerpji i Londynie.

Ogólny kryzys gospodarczy odbił się także i na armatorach estońskich. Estońskie statki frachtowe nie korzystają z żadnych subwencji państwowych — toteż walczyć muszą z konkurencją ze strony flot handlowych innych państw, większych i bogatszych, wspomagających swoje floty handlowe znacznemi subsydjami, ułatwiającemi im walkę konkurencyjną. W r. 1932 i w pierwszej połowie r. 1933 zaciążył mocno na zdolności konkurencyjnej estońskiej floty handlowej fakt oparcia korony estońskiej na złocie, wskutek czego znaczna część estońskiej floty handlowej, bo 49.000 t. r. b., leżała bezczynnie w portach macierzystych. Przewalutowanie korony estońskiej, które przeprowadzono w czerwcu 1933, polepszyło sytuację i od tego czasu począwszy, estońska flota handlowa w przeważnej swej części była w ruchu, zwyjątkiem kilku starych parowców i żaglowców, które zawsze w miesiącach zimowych pozostają w portach.

Naogół biorąc, armatorzy estońscy zdołali stawić skuteczny opór depresji, przyczem żaden z nich nie znalazł się w sytuacji katastrofalnej, przeciwnie jak to widać z podanej na wstępie tabeli, tonaż wzrósł procentowo znacznie. Toteż armatorzy nasi nie patrzą zbyt czarno w przyszłość i mają nadzieję utrzymać się w walce konkurencyjnej, tem bardziej, że rozporządzają doświadczonym i pracowitym personelem okrętowym, o niskim standarcie życiowym.

Na bieżący sezon nawigacyjny estońska flota handlowa ma w przeważającej części zapewnione ładunki. O ile chodzi o współpracę—choćby tylko kombinowaną—z polskiemi towarzystwami żeglugi morskiej, to jest ona niemożliwą, albowiem flota estońska uprawia prawie wyłącznie żeglugę trampową. Flota nasza więc — tak samo jak i polska flota trampowa — musi się nastawić na konkurencję wśród wszelkich warunków — ze wszystkiemi.

Z pobytu Ministra Seljamaa w Warszawie

W ZWIĄZKU z pobytem Ministra Spraw Zagranicznych Estonji pana Seljamaa w Warszawie w dniu 24 maja r. b. odbyła się w poselstwie estońskiem konferencja prasowa dla przedstawicieli prasy polskiej i zagranicznej, podczas której estoński Minister Spraw Zagranicznych p. Seljamaa wygłosił do dziennikarzy następujące oświadczenie:

„Przedewszystkiem uważam za swój obowiązek jeszcze raz wyrazić szczere najgłębsze i najserdeczniejsze podziękowanie rządowi polskiemu i panu Ministrowi Spraw Zagranicznych, Beckowi, za uprzejme zaproszenie, oraz wszystkim za wspaniałe, serdeczne i przyjazne przyjęcie, które nam zgotowano w waszej pięknej stolicy. Pobyt w Warszawie dał mi możność raz jeszcze przekonać się, iż we wszystkich warstwach społeczeństwa polskiego istnieje serdeczne ustosunkowanie do Estonji. Ten fakt oceniamy bardzo wysoko.

Wczoraj miałem szczególny zaszczyt być przyjętym przez wodza duchowego narodu polskiego, pana Marszałka Piłsudskiego. Zarówno w rozmowach z panem Marszałkiem Piłsudskim, jak i z panem Ministrem Spraw Zagranicznych Beckiem, jak również z szeregiem wybitnych działaczy politycznych polskich, miałem możność przekonać się o istnieniu wspólnych wytycznych naszych stosunków politycznych. Wspólne cele: utrwalenie pokoju i pokojowa współpraca pomiędzy poszczególnemi państwami zbliżyła nas pod względem politycznym. Nasze wzajemne stosunki, jak oświadczył mi wczoraj P. Prezydent Rzplitej Polskiej prof. Ignacy Mościcki, mogą być przykładem dla innych narodów.

Największem pragnieniem Eston-

ji jest stworzenie trwałych warunków pokojowych dla własnego państwa, w których obywatele mogliby jaknajlepiej pracować nad własnym dobrobytem. Dla osiągnięcia tego celu Estonja stara się utrzymać jaknajlepsze stosunki przyjazne ze swymi sąsiadami. Przyczyniamy się w miarę możności do rozwoju współpracy z naszymi sąsiadami, wychodząc z założenia, iż współpraca ta jest skierowana ku utrwaleniu pokoju i ducha solidarności międzynarodowej. Jesteśmy przekonani, że największą gwarancją naszej niepodległości jest przekonanie innych państw, iż niepodległość Estonji jest czynnikiem pokoju.

Wiadomo panom, iż rząd litewski zwrócił się niedawno do rządów estońskiego i łotewskiego z propozycją nawiązania bliższej współpracy. Nie odmawiamy współpracy z żadnem państwem, jeżeli współpraca ta ma na oku cele, o których wyżej mówiłem, to znaczy zmierza do utrwalenia pokoju i nie jest skierowana przeciwko żadnemu innemu państwu.

Życie wewnętrzne Estonji jest obecnie ustabilizowane i spokojne. Niedawne zarządzenia, które rząd zmuszony był wydać przeciwko pewnym niebezpiecznym i demagogicznym elementom, w interesie utrzymania spokoju wewnętrznego, przyjęte zostały z wielkiem uznaniem przez cały kraj. Zarządzenia te dały możność spokojnej współpracy wszystkim warstwom ludności. Rząd pracuje obecnie nad zagadnieniami gospodarczemi, celem wybrnięcia z kryzysu gospodarczego i znalezienia pracy dla obywateli, którzy są jej pozbawieni.

W związku z tem, rząd estoński zajmuje się również sprawą stosunków gospodarczych z innemi państwami. Układ gospodarczy, zawarty niedawno z Polską w sprawie wymiany towarowej, rozszerza w znacznym stopniu dotychczasowe ramy wymiany gospodarczej. Muszę stwierdzić, iż ten układ gospodarczy był zawarty w atmosferze bardzo przyjaznej, kiedy gościliśmy w Tallinie delegację, złożoną z wybitnych działaczy polskich. Wzajemne odwiedziny przyczyniają się w znacznym stopniu do obustronnego zrozumienia i głębszego poznania. Mój obecny pobyt w Warszawie potwierdza raz jeszcze przyjazne stosunki, istniejące między Polską i Estonją od zarania niepodległości tych krajów. Stosunki te w przyszłości mogą tylko się pogłębiać.

Wynoszę z Polski najlepsze wrażenie i wyrażam raz jeszcze najszczersze podziękowanie wszystkim tym, z którymi miałem możność spotkać się i rozmawiać.

Gdynia-the foremost port on the Baltic

GDYNIA the youngest and most cherished offspring of the reestablished Polish Republic, has already succeeded in gaining during the first few years of its existence, the reputation of being the most up-to-date port on the Baltic, and one of the best in Europe.

The excellent natural conditions and the modern harbour equipment of Gdynia, especially its transshipment installations, constructed in accordance with the latest technical requirements, contribute greatly to the development of this port.

Gdynia offers excellent facilities for the quick and easy loading and discharging of vessels, which reduces to a minimum the port-dues, generally very high in most ports.

The harbour of Gdynia is advantageously located, being sheltered from the open sea by Hel Peninsula, thus offering a safe and convenient entrance to the port, as it is always calm not only in the port basins, but also in the roads outside. This enables ships to lie at anchor in the roads whilst waiting for their turn to be loaded or discharged in the port, avoiding in this way excessive port charges.

Another advantage of Gdynia is that neither the harbour nor the roads are ever ice-bound, and consequently this port is accessible throughout the year.

A further favourable feature is the good anchorage ground, owing to the considerable depth of the port basins and the roads which are over 6 fathoms, and which makes it possible for the largest vessels in the Baltic to call at Gdynia.

An extensive railway system with numerous tracks ensuring communication with all parts of the country, leads right up to the docks, where alongside the railway are situated spacious warehouses and stores, both private and Government owned.

A splendid station has been built on the quays, making it possible for passengers to embark straight on board.

The newly constructed huge Free Zone basin fitted with all necessary transshipment installations, extensive warehouses and excellent cold storage accommodation, is the last word in technical achievement.

All these facilities provided by Gdynia have played an important part in the continual growth of business passing through this port.

Simultaneously with the construction of the port, the Polish authorities have extended the railway towards the sea-coast. Owing to this policy, quick and convenient communication by rail is possible between Gdynia and all the principal commercial and industrial centres of Poland, excellent communication has been established with the Upper Silesian Coal-fields, and with neighbouring countries, such as Russia, Czechoslovakia, Roumania, etc.

Besides these advantages, which place Gdynia in the front rank of the Baltic ports, must be mentioned the low railway tariffs on the Polish railways and the convenient transport facilities with neighbouring countries, owing to:

1) reduced railway freights on the Polish-Czechoslovakian, Polish-Roumanian, Polish-Bulgarian, Polish-Russian and Polish-German railway lines,

2) low combined railway and sea freights,

3) through transport tariffs to the ports of the Danube,

4) through railway and sea tariffs to the ports of the Near East.

One must also note the advantages of through railway and sea tariffs for direct communication with the Eastern ports of the United States of America and Canada.

Finally must be taken into account the cheap and efficient labour of the port, low port-dues, and the flourishing modern town of Gdynia, situated close to the port, with its rapidly growing industry and maritime trade, — all of which constitute further favourable factors tending towards the steady increase of traffic in this port.

These are the main features which make Gdynia the most attractive and best centre for oversea trade and passenger traffic on the Baltic.

Owing to these propitious conditions 40 shipping companies have their offices in Gdynia and maintain a regular service with about 120 ports of Europe, Asia, Africa and America.

F. O.

„Żegluga Polska" w obrotach polsko-estońskich

Z WIOSNĄ r. 1930 stworzyła „Żegluga Polska" regularną komunikację okrętową na linji Gdynia — Gdańsk — Ryga — Tallin — Helsinki.

Linję tę obsługiwały początkowo dwa statki „Żeglugi Polskiej": S/S. „Chorzów", S/S. „Tczew", kursujące w odstępach dwutygodniowych. Wkrótce jednak okazało się, że w interesie przyśpieszenia transportu przewożonych towarów byłby korzystniejszy podział tej linji. Tak też uczyniono. Jakiś czas S/S. „Tczew" kursował wyłącznie na linji Gdynia—Gdańsk—Ryga, a S/S. „Chorzów" obsługiwał drugą linję: Gdynia — Gdańsk — Tallin — Helsinki. Z czasem ruch na linji Gdynia — Ryga wstrzymano, podczas gdy linja Gdynia — Tallin — Helsinki okazała się rentowną i rozwinęła się tak dalece, że „Żegluga Polska" zdecydowała się nabyć dwa nowoczesne statki, przystosowane do pływania wśród lodów, a równocześnie linję tę przedłużyć na zachód do Antwerpji i Rotterdamu, a to dzięki większej szybkości nowych statków. W styczniu r. 1932 jeden z nowych statków S/S. „Śląsk" udał się w pierwszą podróż do Tallina, a wkrótce potem podążył za nim S/S. „Cieszyn". Od tej pory oba te statki rozpoczęły regularną służbę na tej linji, zarówno w lecie jak i w zimie.

Regularna obsługa tej linji przez nowoczesne statki „Żeglugi Polskiej", a następnie układ, zawarty z fińskiem towarzystwem żeglugi morskiej Finska Angfartygs A/B, w myśl którego podjęło ono ruch na tej samej linji przy pomocy jednego parowca, co razem pozwoliło na regularną tygodniową komunikację i wykluczyło prawie zupełnie wszelką komunikację obcą na tej linji.

Produkty tego rozwoju, jak węgiel kamienny, a w ostatnim czasie złom żelazny, przewoziły wyłącznie statki „Żeglugi Polskiej", nieprzystosowane do przewozu drobnicy.

Statki „Żeglugi Polskiej" przewiozły na tej linji w r. 1933: w przywozie z Gdyni — Gdańska do Tallina 1844 ton, w wywozie z Tallina 3593 ton.

Ta ostatnia liczba obejmuje też towary, wysłane na statkach polskich z Tallina do portów Lewantu z przeładunkiem w Gdyni. Ilość tych towarów wynosiła w r. 1933 ton 421. Ładunki te, składały się głównie z papieru i szkła, a także czekolady i t. p. Wysyłka ładunków do Lewantu wykazuje w ostatnich czasach niewątpliwie tendencję zwyżkową, to też należy się spodziewać, że transport towarów w tym kierunku będzie rozwijał się w dalszym ciągu.

Stosunki handlowe polsko-estońskie w r. 1933

STATYSTYKA obrotów handlowych Polsko-Estońskich za rok 1933 wykazuje, iż ogólny przywóz z Polski do Estonji wyniósł 22.251 ton towarów, wartości 1.196.358 koron estońskich. Z tej ilości importu polskiego przypada na środki żywności i artykuły spożywcze 4.041 ton, wartości 373.300 kr. est. Najpoważniejszą rolę odgrywa import cukru, którego przywieziono do Estonji 2.547 ton, wartości 326.016 kr. est. i soli — 1.494 ton, wartości 47.284 kr. est.

Surowców i półfabrykatów importowała Estonja z Polski 16.697 ton, wartości 304.044 kr. est., w czem pozycja węgla kamiennego wyniosła 15.436 ton, wartości 194.157 kr. est. oraz surowce chemiczne (oleje) — 1.136 ton, wartości 93.941 kr. est. Na import wyrobów fabrycznych z Polski składa się 1.387 ton, wartości 291.766 kr. est., w czem wyrobów żelaznych 152 ton, wartości 77.973 kr. est. oraz produkty chemiczne — 1.235 ton, wartości 213.793 kr. est.

Eksport Estonji do Polski wyniósł w r. 1933 — 4.465 ton, wartości 699.279 kr. est., z czego przypada na środki żywnościowe i spożywcze 130 ton, wartości 30.898 kr. est., z czego 126 ton ryb, wartości 28.974 kr. est. Pozycja surowców i półfabrykatów wynosi 4.104 ton, wartości 155.345 kr. est., w czem złom żelazny stanowi 3.961 ton, wartości 68.915 kr. est. Eksport wyrobów fabrycznych osiągnął 231 ton wartości 531.036 kr. est. Pierwsze miejsce w tej pozycji zajmuje eksport wyrobów skórzanych—60 ton, wartości 323.763 kr. est., dalej produkty tekstylne — 73 ton i 163.242 kr. est. wartości, instrumenty — 60 ton, wartości 14.714 kr. est. oraz papier 35 ton, wartości 8.594 kr. est.

W roku 1932 przywóz z Polski wynosił 32.523 ton, wart. 1.450.000 kr. est., wywóz zaś do Polski—3.153 ton, wartości 505.000 kr. est.

Przedstawicielstwo „Żeglugi Polskiej" w Tallinie

A/S. Tallinna Laevaühisus

PRZEDSTAWICIELEM „Żeglugi Polskiej" jest w Tallinie — od chwili zaprowadzenia pomiędzy Polską a Estonją regularnej komunikacji okrętowej, estońskie Tow. Żeglugi Morskiej A/S. Tallinna Laevaühisus", założone w r. 1911, posiadające 300.000 koron kapitału zakładowego.

Działalność tego towarzystwa wskutek wojny światowej, a następnie walk o wyzwolenie Estonji, znacznie zmalała, ale niebawem po zakończeniu walk znowu się wzmogła i to znacznie, tak, że dziś zajmuje pierwsze miejsce w estońskiej flocie handlowej. Obecnie A/S. „Laevaühisus" posiada 13 parowców i 2 statki motorowe, o łącznym tonażu 40.000 ton. Statki te uprawiają żeglugę trampową; pozatem towarzystwo to rozporządza szeregiem innych statków, które samo załadowuje.

A/S. „Tallinna Laevaühisus" zajmuje się też importem węgla, i posiada własne składy. Towarzystwo to jako pierwsze zaczęło sprowadzać do Estonji węgiel polski i sprowa-

dza go obecnie w dalszym ciągu w większych ilościach.

Pozatem, Towarzystwo rozporządza własnymi składami zaopatrywania okrętów oraz własnemi warsztatami do naprawy okrętów.

Oddział spedycyjny Towarzystwa prowadzi od r. 1924 firma spedycyjna Joh. Pitka Sons, posiadająca przedstawicielstwa we wszystkich ważniejszych portach europejskich.

Tow. A/S. „Laevaühisus“ reprezentuje poza „Żeglugą Polską“ następujące towarzystwa okrętowe zagraniczne: Fińsko-estońską linję pasażersko - towarową Tallin — Helsinki; Stott Line z obsługą frachtową Liverpool — Manchester — Tallin; Canadian Pacific; Comp des Messageries Maritimes; Far East Line; N. V. Ocean.

Inż. **BOGUSŁAW BAGNIEWSKI**

Nowe polskie statki transatlantyckie

ROZWÓJ interesów Polski na morzu, rozrost naszego obrotu z krajami zamorskiemi powodują konieczność dostosowania się naszego taboru pływającego do tych potrzeb. Ilość i rodzaj naszych statków handlowych są jeszcze bardzo małe w stosunku do obrotu zamorskiego Polski i pojemności naszych portów morskich. Jeżeli chodzi o statki pasażerskie, to przejęliśmy z rąk obcych linje już istniejące, obsługujące kierunki dla nas najważniejsze, a mianowicie do Ameryki Północnej i portów brytyjskich.



Inż. B. Bagniewski

Od chwili przejścia pod polską banderę, Linja Gdynia — Ameryka miała przed sobą dwa zadania: należało ściągnąć na polskie statki w możliwie jaknajwiększej mierze ruch pasażersko-towarowy między Polską a Północną Ameryką oraz stworzyć silną nić, łączącą nasze wychodźctwo z Ojczyzną. Względy handlowe wymagały dostosowania się do warunków konkurencji na Atlantyku Północnym, interes zaś narodowy nakazywał rozpatrywać sprawę również w płaszczyźnie sentymentu wychodźctwa z za Oceanu.

Spowodowany kryzysem, ogólnie odczuwany spadek przewozów towarowych, zanik frekwencji pasażerów i emigrantów w ruchu przez Atlantyk Północny, przy równoczesnym wysokim ilościowym i jakościowym stanie tonażu państw morskich, spowodował nadzwyczaj ostrą konkurencję, szczególnie niebezpieczną dla linij, posiadających tonaż niedostosowany do nowych warunków. Chociaż obecne statki Linji Gdynia — Ameryka zdołały zapewnić banderze polskiej należny jej udział w ruchu między Polską a Ameryką, to jednak wiek i niedostateczne wewnętrzne urządzenia pasażerskie tych statków nie będą mogły długo odpowiadać wciąż rosnącym w obecnych warunkach wymaganiom.

Z tych też względów Rząd Polski zdecydował o konieczności wyposażenia naszej linji transatlantyckiej w nowoczesne statki, któreby zastąpiły obecnie kursujące s/s „Kościuszko“ i s/s „Pułaski“. Nabycie nowego tonażu, odpowiadającego potrzebom Linji okazało się niemożliwe, wobec czego postanowiono przystąpić w terminie, przewidzianym planem rozbudowy polskiej floty handlowej, do budowy nowych statków transatlantyckich.

Nowe statki obsługiwać będą ruch pasażersko-towarowy między Gdynią a New-Yorkiem z zachodzeniem do Halifaxu. Urządzenia ich będą zupełnie nowoczesne i zapewnią pasażerom, zależnie od ich wymagań, maximum wygód, jakiemi służą statki oceaniczne innych krajów. Każdy ze statków będzie mógł pomieścić 760 pasażerów, co stanowi najlepsze rozwiązanie kwestji, biorąc pod uwagę, że nowe statki budowane są dla ruchu na przeciąg długiego szeregu lat i że zamierza się pozyskać jaknajwiększy procent ruchu z Polski i przyległych krajów do Stanów Zjednoczonych i Kanady. W tym względzie ważnem jest również, że ta ilość pasażerów daje możność zbudowania statku, którego wymiary są odpowiednie dla ruchu transatlantyckiego i dla wybranej trasy oraz szybkości, podczas gdy mniejszy statek nie dawałby już tej samej wygody pasażerom i nie mógłby zachować stałości w ruchu przez Północny Atlantyk. Z drugiej strony urządzenie pomieszczeń dla większej liczby pasażerów pociągnęłoby za sobą niepotrzebne zwiększenie kosztów przy budowie i eksploatacji i nie miałoby uzasadnienia w przewidywanym ruchu.



Dyr. Departamentu Morskiego M. P. i H. Inż. Leonard Możdżeński

Doświadczenie ostatnich lat wszystkich linij pasażerskich wskazuje na rentowność użycia statków dla wycieczek turystycznych. Choć budowane polskie statki przeznaczone są dla obsługiwania linji regularnej, koniecznem jednak było przewidzieć możność użycia ich dla wycieczek. W związku z powyższem urządzenia statków zostały tak zaprojektowane, aby było możliwem użyć statki zarówno dla wycieczek podpolarnych, jak i tropikalnych, a nawet dla podróży naokoło świata.

Pasażerowie rozmieszczeni będą w kabinach na pięciu górnych pokładach, z kuchniami, jadalniami, salonami i t. d., oddzielnemi dla każdej klasy, pośrodku statku. Zaopatrzenie kabin, jak już wyżej zaznaczono, będzie odpowiadać współczesnym wymaganiom, będzie wygodne i dostosowane do parodniowej i dłuższej, w razie potrzeby, podróży. Zgodnie z najnowszemi wymaganiami wszystkie łóżka pasażerskie będą umieszczone wzdłuż statku, co dawać będzie możność odbywania podróży z całym komfortem, bez przykrości.

Pasażerowie każdej klasy będą mieli do dyspozycji sale towarzyskie, kina, pokłady spacerowe i sportowe, a także salę gimnastyczną, tennis i pływalnię. Będzie też urządzona kaplica - ołtarz oraz ołtarz izraelicki. Ze względu na przewidywany znaczny odsetek pasażerów wyznania izraelickiego, oprócz kuchen oddzielnych dla każdej klasy, będzie również urządzona kuchnia koszerna.

Specjalna uwaga została zwrócona na wnętrza statków. Pasażerowie statków oceanicznych naogół używają swych kabin tylko jako sypialnie. Cały wolny czas spędzają w sa-

lonach i na pokładach. Z tych też względów wszystkie towarzystwa żeglugowe kładą wielki nacisk na należyte urządzenie sal towarzyskich. Sale te winny nietylko odpowiadać potrzebom podróżującej publiczności i być wygodne, jasne, przytulne i wesołe, lecz również winny być estetyczne. Wszystkie powyższe wymagania zostały uwzględnione w projektach nowych statków. Ponadto, ze względu na charakter publiczności, której mają służyć oraz znaczenie nowych statków dla Polonji Amerykańskiej, uznane zostało za wskazane nadanie dekoracjom statków cech sztuki polskiej, utrzymanych na poziomie ogólnoświatowych wymagań, stawianych statkom transatlantyckim. Wprowadzenie polskiej sztuki artystycznej do urządzeń wnętrz naszych nowych statków wniesie świeży powiew do szablonowych metod, stosowanych często w dekoracjach okrętów transatlantyckich. Do zaprojektowania dekoracyj i urządzeń oraz do nadzoru nad ich wykonaniem powołana została Podkomisja Artystyczna, w skład której zaproszeni zostali wybitni polscy artyści - dekoratorzy, a mianowicie Rektor Akademji Sztuk Pięknych prof. T. Pruszkowski, prof. L. Niemojewski i arch. S. Brukalski z prof. W. Jastrzębowskim na czele. Przewodnictwo honorowe Podkomisji raczył objąć Pan Minister Wyznań Rel. i Ośw. Publ., W. Jędrzejewicz. Udział poważnej grupy artystów w pracach dekoracyjnych zapewnia, że całość artystyczna nowych statków będzie stała na jaknajwyższym poziomie i będzie odpowiadała w zupełności wymaganiom eksploatacyjnym.

Z rozwojem motoryzacji coraz częściej się zdarza, że turyści zabierają ze sobą w podróż zamorską własne samochody. Naładowanie, przewóz i wyładowywanie takich samochodów w zwykłych ładowniach okrętowych połączone jest z trudnościami, tembardziej, że należy wówczas przewozić samochody w skrzyniach, co jest kosztowne i niepraktyczne. Podobnie jak na najnowszych statkach transatlantyckich, nasze nowe statki będą posiadały niewielki garaż na kilkanaście samochodów.

Doświadczenie w przewozie poczty między Polską a Ameryką pozwala liczyć na znaczny obrót w tej dziedzinie po uruchomieniu nowych statków, a to dzięki dużej szybkości i regularności podróży oraz lepszemu przystosowaniu nowych statków do tego celu. Na każdym statku urządzone będą dwa pomieszczenia dla poczty, przyczem obecnie rozważa się ustawienie na statkach katapulty dla przyspieszenia wysyłania poczty i pilnych przesyłek drogą lotniczą.

Oprócz przewozu pasażerów i poczty nowe statki przystosowane będą do przewozu około 2.000 ton ładunku w obszernych ładowniach. Ilość ładunku i wielkość ładowni została ustalona z uwzględnieniem możliwości, jakich należy oczekiwać na przyszłość w dziedzinie wymiany towarowej między Polską a Ameryką Północną, jak również z uwzględnieniem dotychczasowych przewozów naszych statków na Linji Gdynia—Ameryka. Część tych ładowni może być urządzona jako chłodnie dla przewozu łatwopsujących się produktów i owoców.

Jedną z podstaw dobrej obsługi zarówno pasażerów jak i wysyłających towary jest ułożenie stałego rozkładu jazdy na dłuższy okres czasu, tak aby pasażer jak również wysyłający i odbierający towary mogli się zgóry do niego dostosować. Koniecznem więc było zapewnienie nowym statkom zdolności do wykonywania regularnych stałych rejsów. Warunek ten będzie osiągnięty dzięki ustaleniu dla nowych statków dobrych własności morskich przy możliwie dużych ich wymiarach, oraz dzięki zapewnieniu ich maszynom napędowym dostatecznego zapasu mocy. Również urządzenia przeładunkowe na nowych statkach umożliwią jednoczesne rozładowywanie i załadowywanie statku w portach końcowych w ciągu przewidzianego planem czasu. Nie bez znaczenia dla długości postojów w portach i dla regularności podróży jest sprawa szybkiego i sprawnego zaopatrzenia statków w paliwo i zapasy, potrzebne w podróży; przyjęto przeto rozwiązanie, umożliwiające branie paliwa i żywności tylko w jednym z końcowych portów. W celu zmniejszenia czasu postojów przewidziano też branie paliwa jednocześnie z manipulacjami ładunkowemi.

Czynnikiem, wpływającym decydująco na charakter budowanych statków, była przewidywana trasa ich podróży. W projekcie przewidziano dwa szlaki podróży: przez Kanał Kiloński i La Manche oraz przez Sund i Północ Szkocji. Wybór właściwej drogi zależny będzie od powstałych w okresie eksploatacji statków warunków i potrzeb, w każdym jednak razie wody Sundu nie mogły być pominięte, gdyż stanowią najtańszą i najkrótszą drogę z Gdyni do Ameryki Północnej. Opierając się na głębokiem przestudjowaniu wszystkich związanych ze sobą zagadnień eksploatacyjnych, finansowych i technicznych, uznano, że statki będą najlepiej odpowiadać zadaniom i będą najekonomiczniejsze, o ile będą mogły odbywać podróże po każdym z wymienionych wyżej szlaków.

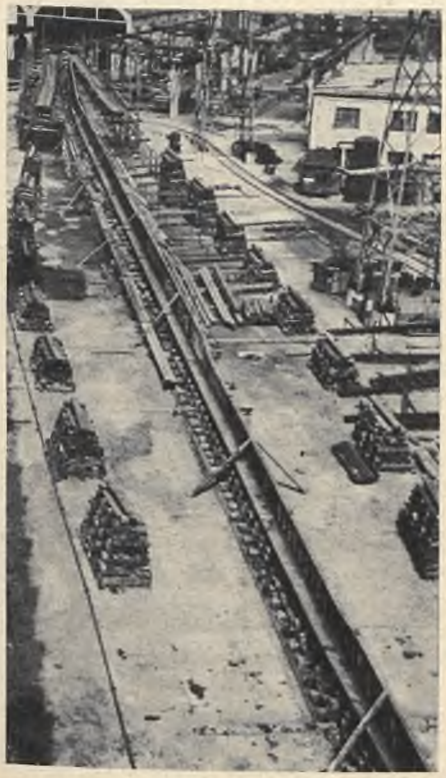
Ustalenie wymiarów statków według danych eksploatacyjnych oraz opracowanie szczegółów technicznych zostało dokonane przy udziale zaproszonych wybitnych ekspertów angielskich od budowy statków transatlantyckich, inż. T. Grahama, dr. Robba i inż. Woolnough. Po zebraniu i zbadaniu ofert stoczni okrętowych, do ostatecznej konkurencji stanęło kilka stoczni, wśród nich włoska: Cantieri Riuniti Dell' Adriatico. Największe różnice w ofertach tych stoczni stanowiły warunki kompensacyjne, kredytowe i techniczne. Stocznia włoska zaproponowała koncepcję kompensaty węglowej, zgłaszając gotowość Kolei Włoskich nabycia w ciągu czterech lat węgla z kopalni śląskich niemal na 100% ceny kosztorysowej stat-



Fotografja przedstawia dno pierwszego z okrętów budowanych dla Polskiego Transatlantyckiego Tow. Okrętowego na Stoczni Monfalcone, w czasie budowy w dniu 1 maja 1934 r.

ków. Propozycje kompensaty, zgłoszone przez inne stocznie, były dla Polski mniej korzystne. Także warunki kredytowe włoskie były lepsze niż w ofertach konkurencyjnych. Pozatem stocznia włoska proponowała statki nieco lepsze i tańsze w eksploatacji.

Wszystkie wyżej przytoczone względy zadecydowały oddanie zamówienia stoczni włoskiej, z którą umowa na budowę dwóch statków



Fotografja przedstawia stępkę (środkową podstawową belkę dna) drugiego z okrętów, w dniu rozpoczęcia budowy, 1 maja 1934 r.

transatlantyckich została podpisana w dniu 29 listopada 1933 r.

Pierwszy z budowanych statków będzie oddany do dyspozycji Linji Gdynia — Ameryka w lipcu 1935 r., drugi w lutym 1936 r.

Stocznia Monfalcone, gdzie są budowane nasze statki transatlantyckie, należy do największych i najlepszych warsztatów okrętowych. Fuzją z 1930 r. połączyły się dawniejsze Stabilimento Technico Triestino, Cantiere San Rocco, Cantieri San Marco i Cantiere Navale Monfalcone w jedno przedsiębiorstwo Cantieri Riuniti Dell'Adriatico z siedzibą w Trjeście. Związek ten rozporządza znacznemi urządzeniami i środkami do budowy statków. W ostatnich latach statki pasażerskie: „Vulcania", „Saturnia" oraz „Neptunia" i „Oceania" były wybudowane na stoczni Monfalcone, „Conte di Savoia" i „Victoria" na siostrzanej stoczni San Marco. Wszystkie stocznie, należące do związku Cantieri Riuniti Dell'Adriatico, wybudowały przeszło miljon ton statków handlowych i około $^{3}/_{4}$ miljona ton statków wojennych.

Z chwilą podpisania umowy i przystąpienia stoczni do budowy rozpoczął się okres prowadzenia nadzoru nad wykonaniem umowy. Kontrolę budowy statków na stoczni prowadzi właściciel ich t. j. Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe. Do bezpośredniego nadzoru w sprawach technicznych zaangażowani zostali rzeczoznawcy angielscy pp. Graham, Robb i Woolnough, pracujący w ścisłem porozumieniu z inspektorem technicznym Linji Gdynia — Ameryka i niżej podpisanym. Kontrolę nad całością prac wykonuje specjalnie powołana w tym celu Komisja Nadzorcza, pod przewodnictwem Dyrektora Departamentu Morskiego M. P. i H., p. L. Możdżeńskiego. Przy tej Komiji utworzona została wyżej omówiona Podkomisja Artystyczna.

Prace przy budowie postępują zgodnie z ustalonym planem. Założenie stępki pierwszego statku nastąpiło w dniu 1 marca r. b., założenie stępki drugiego w dniu 1 maja r. b. W chwili obecnej znajdują się w budowie dna tych statków oraz przygotowywana jest większość kształtowników i blach do kadłuba pierwszego statku. W warsztatach mechanicznych stoczni są w obróbce odlewy i okucia maszyn. Wobec zaawansowania robót został posłany na stocznię starszy mechanik pierwszego statku, w celu zaznajomienia się ze szczegółami i nadzoru nad wykonaniem urządzeń, któremi w niedalekiej przyszłości będzie kierował. W miarę postępu robót i dalszy personel statku będzie wysyłany na stocznię.

Specjalna uwaga była poświęcona sprawie użycia krajowych materjałów i wyrobów do budowy i eksploatacji statków. W umowie stocznia zobowiązała się dać pierwszeństwo polskim poddostawcom. Warunek ten jest obecnie wykonywany w ten sposób, że stocznia nadsyła zapotrzebowania na wszelkiego rodzaju części i urządzenia dla budowanych statków; zapotrzebownia te, zależnie od rozwoju produkcji krajowej, kierowane są do odpowiednich polskich wytwórni, które następnie wchodzą w bezpośredni kontakt ze stocznią. Możliwość uzyskania zamówienia w dalszych stadjach zależy od wysiłku polskich producentów. Dotychczas udało się spowodować dostarczenie stoczni przez polski przemysł około 1.000 ton stali okrętowej i 500 ton nitów. Trudność zadania polega na słabym rozwoju polskiego przemysłu i jego niedostosowaniu do wymagań budownictwa okrętowego. Natomiast użycie polskich materjałów przy eksploatacji statków zostało całkowicie zapewnione głównie dzięki zastosowaniu do napędu statków motorów spalinowych i paliwa płynnego. Przy użyciu do napędu węgla kamiennego i zastosowaniu maszyn parowych, statek musiałby dopełniać swe zapasy na powrotną drogę w New Yorku. Użycie innych materjałów krajowych w okresie eksploatacji statków, jak żywność, woda, smary i t. p., jest również zapewnione.

Nazwy budowanych statków dotychczas nie są jeszcze ustalone. W praktyce morskiej nazwy statkom nadawane są zwykle przed spuszczaniem ich na wodę, co według przewidywań nastąpi dla pierwszego statku w listopadzie r. b., dla drugiego — w maju r. p.

ZYGMUNT BRODATY

Sytuacja gospodarcza w Szwecji

Sztokholm, w maju 1934.

UMOWA, zawarta przez rząd szwedzki z rządem sowieckim o pożyczkę 100 milj. koron wzamian za zamówienia towarowe w Szwecji, a mająca na celu ożywienie handlu z Rosją sowiecką, nie doszła do skutku wobec nieratyfikowania jej przez rząd sowiecki. Właściwie los jej był zgóry przesądzony, wobec ogólnej opozycji z jaką projekt ów spotkał się ze strony społeczeństwa szwedzkiego i czynników gospodarczych oraz większości parlamentu. To też rząd sowiecki wolał wycofać się, niż ryzykować kompromitację, która groziła po odmowie kredytu przez parlament szwedzki.

Impreza ta, pomyślana jako pomoc dla przemysłu szwedzkiego w celu zwalczania bezrobocia, byłaby spotkała się z życzliwem przyjęciem, gdyby nieżywa jeszcze pamięć strat poniesionych przez obywateli szwedzkich naskutek rewolucji, a jeszcze bardziej, gdyby nie znaczna poprawa konjunktury gospodarczej, która wciąż trwa i, przynajmniej w przemysłach eksportowych podniosła się w przybliżeniu do poziomu z r. 1929. Jeśli bezrobocie wciąż jeszcze daje się we znaki to jest to skutek silnego zracjonalizowania przemysłu, który jest w stanie sprostać mocno zwiększonemu zapotrzebowaniu za pomocą maszyn, nie zwiększając w równej mierze liczby zatrudnionych robotników. Jednakże są widoki, że rosnące zatrudnienie w przemyśle, powoli zacznie też oddziaływać i na branże pracujące przeważnie dla rynku wewnętrznego, a tem samem i spowoduje zmniejszenie bezrobocia. Wobec tego, utrata problematycznych dość zamówień rosyjskich, rozdzielanych na lat kilka nie odgrywa większej roli.

Handel zagraniczny Szwecji wykazał w zeszłym miesiącu znaczne ożywienie, zarówno w porównaniu z miesiącami poprzedniemi jak i w porównaniu z miesiącem marcem roku zeszłego. Wartość importu wyniosła w marcu r. b. przeszło 100 milj. kor., eksportu zaś 83 milj. kor., dając nadwyżkę importu 17 milj. kor. Odnośne cyfry w lutym wynosiły resp. 90 milj., 66,4 milj. i 23,7 milj. Zpośród głównych towarów wywozowych Szwecji wywóz drzewa podniósł się z 71 na 95 tysięcy metrów sześciennych, masy papierowej zmniejszył się nieco z 77,3 na 52,6 tysięcy tonn, natomiast papieru podniósł się z 37 na 51,2 tysięcy tonn, rudy żelaznej z 244 na 453 tysięcy tonn, kamieni brukowych z 481 na 879 tysięcy kor., żelaża i stali 11,2 na 18,2 tysięcy tonn, silników spalinowych z 688 na 1.000 tys. kor. W przywozie poważne pozycje jak węgiel, oleje mineralne, bawełna i zboża wykazują znaczny spadek i jedynie przywóz saletry chilijskiej zwiększył się znacznie bo z 1180 na 14828 tysięcy tonn.

Najważniejszem jednak jest, że i ceny się poprawiły i zamówienia na przyszłość się mnożą, co zapewnia zatrudnienie na dłuższy przeciąg czasu.

Na rynku drzewnym panuje silne ożywienie. Przeszło 530.000 std drzewa tartego i heblowanego są już zamówione na dostawę w ciągu lata, czyli o całe 300.000 std. więcej niż o tej samej porze w roku zeszłym. W pierwszym rzędzie jako odbiorca stoi tu W. Brytanja, po niej zaś Danja, Holandja i rynki zamorskie. Ceny są mocne i nie są zagrożone dumpingiem ze strony Rosji. Nawet odnośnie kopalniaków ceny się podniosły naskutek zmniejszonego dowozu i są notowane 67/6 za std co oznacza zwyżkę o 5 do 7/6 na std.

Również co się tyczy masy papierowej zapotrzebowanie się powiększyło i liczne zostały zawarte kontrakty na dostawę w roku bieżącym i na rok przyszły. Ceny eksportowe na początku bież. mies. były: £ 11.2.6 do 11.15/— za sulfit bielony. £ 9.2.6 do 9.5/ — za sulfit lekko biel. £ 8.2.6 do 8.7.6 za sulfit mocny.

W sferach eksportowych i finansowych żywo się interesują wynikiem toczących się w chwili obecnej układów w Berlinie między delegatami wierzycieli Niemiec, a rządem niemieckim reprezentowanym przez p. Schachta Szwecja bowiem zalicza się do głównych wierzycieli Niemiec. Z ankiety przeprowadzonej z inicjatywy rządu szwedzkiego w styczniu r. b. wynika bowiem, że wierzytelności szwedzkie zamrożone w Niemczech dochodzą do olbrzymiej sumy 950 milj. koron szwedzkich, co się równa 1370 milj. zł. Ponieważ handel Szwecji z Niemcami jest w wysokim stopniu bierny, dając nadwyżkę importu z Niemiec dochodzącą do przeszło 200 milj. kor. Szwedzi od dłuższego już czasu noszą się z zamiarem użycia tego atutu w celu wymuszenia na Niemcach wypełnienia swych zobowiązań za pomocą przymusowego clearingu towarowego. Jedna czwarta lub jedna trzecia część nadwyżki importowej starczyłaby bowiem na spłatę procentów i odpowiedniej kwoty amortyzacyjnej z długu Niemiec wobec Szwecji. Wobec tego, że rząd szwedzki już w roku zeszłym otrzymał od parlamentu pełnomocnictwo na wprowadzenie w danej chwili takiego clearingu, wystarczy zatem dekret dla zorganizowania tego rodzaju spłaty długów niemieckich przez władzę szwedzką. Jeśli rząd szwedzki dotychczas nie powziął decyzji w tej mierze, to jest to spowodowane w pierwszym rzędzie przez niechęć wszczynania kroków zdolnych do powiększenia jeszcze zamięszania w stosunkach handlowych i tak już znajdujących coraz liczniejsze przeszkody. Ale, jeśli rząd niemiecki po obecnych rozmowach ze swymi wierzycielami okaże się nadal nieustępliwym i będzie na własną rękę prowadził politykę wymuszania ustępstw w sprawie długów zagranicznych drogą odmawiania swym wierzycielom prawa do spłaty należnych im świadczeń, to Szwecja będzie zmuszona bronić interesu swych eksporterów narówni z innemi krajami. Nie będzie ona wtedy prawdopodobnie odosobniona, ponieważ już i Anglji zapowiedziała użycie tego środka, mimo, że nadwyżka importu angielskiego z Niemiec zaledwie równa się nadwyżce szwedzkiej t. j dochodzi do £ 10 milj.

Gdyby to miało nastąpić, to przewidują tu wogóle znaczne zmniejszenie importu z Niemiec, jako skutek oporu niemieckiego. W rezultacie zwolni się rynek szwedzki z konkurencji pewnych towarów które również i Polska wyrabia. Należy więc zatem nie spuszczać tej możliwości z oczu i nie ominąć ew. sprzyjającej konjunktury.

Zaznaczamy tu, jak to już niejednokrotnie czyniliśmy, że rynek szwedzki stoi dla nas otworem jeśli tylko chcemy wykorzystać nastroje obecnie dla nas korzystne. Błędnem byłoby jednak mniemanie, że da się ów rynek podbić z dnia na dzień, bez znaczniejszego wysiłku. Koniecznem jest przedewszystkiem zaofiarowanie towaru odpowiedniego, w dobrym gatunku i przy cenach dostępnych, ale niemniej jest potrzebna wytrwałość i cierpliwość w oczekiwaniu powodzenia i zysku.

RYNEK FRACHTOWY

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO

za miesiąc kwiecień 1934 r. Polskiej Agencji Morskiej

Na rynku frachtowym gdańsko-gdyńskim panowało w kwietniu dość znaczne ożywienie, przyczem poziom stawek frachtowych wykazał dopiero pod koniec miesiąca pewną zwyżkę, spowodowaną zwiększonem zapotrzebowaniem tonażu ze strony rosyjskich załadowców.

Anglja:

Statki linij regularnych odpływały z pełnemi ładunkami. Poza temi statkami zafrachtowano cały szereg statków trampowych pod ładunki, przeznaczone przedewszystkiem do Londynu, Hull i Tyne. Należy wymienić następujące kontrakty, wykonane w okresie sprawozdawczym:

1 niem. statek o ładowności 675 std. do Londynu.

1 niem. statek o ładowności 650 std. do London S. C. D.

1 duński statek o ładowności 650 std. do Londynu. S. C. D.

1 niem. statek o ładowności 800 std. do Londynu. S. C. D.

1 niem. statek o ładowności 620 std. do Hull V. D.

1 niem .statek o ładowności 600 std. do Hull V. D.

1 duński statek o ładowności 400 std. do Hull V. D.

1 norw. statek o ładowności 300 std. do Ramsgate po stawce sh 34/—.

1 niem. statek o ładowności 350 std. słupy telegraficzne do Newport Mon po 19/— za load.

1 niem. statek o ładowności 450 std. słupy telegraficzne do Tyne Albert Edward Dock po 16/3 za load.

Z Gdyni wyekspedjowano również znaczną ilość statków trampowych, przyczem poziom stawek frachtowych pozostał niezmieniony. Statki otrzymywały w Gdyni nieco lepszą ekspedycję niż w Gdańsku, co wynika przedewszystkiem z faktu, że ładunki całostatkowe były dostarczane nie więcej jak w jednym lub dwóch miejscach portu, podczas gdy w Gdańsku ilość miejsc załadowczych z reguły jest znacznie większa. Należy wymienić następujące kontrakty:

1 duński statek 650 std. do Hull Alexander i Victoria Dock.

1 duński statek 750 std. do London S. C. D. i Pr. R. Wh.

1 niem. statek 820 std. do Sharpness Dock.

1 duński statek 625 std. do Great Yarmouth.

Na koniec kwietnia—początek maja trudno było otrzymać tonaż po stawkach jak zpoczątku miesiąca i załadowcy muszą się liczyć z dalszą zwyżką stawek frachtowych w okresie letnim.

Holandja:

Eksport partyj drewna, przeznaczonych do Holandji, był przedewszystkiem kierowany do Rotterdamu, dokąd wyekspedjowano poza statkami linjowemi m. in. 1 gdański statek 800 ton po stawce Hfl. 12,25 i 1 niem. statek 500 std. po Hfl. 12,50.

Również ładowano cały szereg statków motorowo-żaglowych, oraz mniejszych holenderskich statków motorowych z przeznaczeniem do prowincjonalnych portów hol., jak Groningen, Meppel i t. d. Stawki, płacone do tych portów, wahały się około Hfl. 14 za std.

Belgja:

W ciągu kwietnia załadowano ostatnie większe partje zboża, przeznaczone do Antwerpji.

Warto wspomnieć o zafrachtowaniu

1 niem. statku 5.000 ton po stawce sh 3/3 w złocie za to. z załadunkiem w połowie kwietnia, oraz

1 niem. statku 4.000 ton po stawce sh 3/4 w złocie za 1.000 kg. z przeznaczeniem do 2 portów.

Pod koniec miesiąca pojawiły się na rynku frachtowym jedynie drobne partje, które zafrachtowano na statki linjowe. Załadunki drzewa nie wykazały jeszcze w tym roku większego natężenia, gdyż poza załadunkiem większych partyj dębowych podkładów, przeznaczonych dla belgijskich kolei państwowych, pojawiały się na rynku jedynie mniejsze partje materjałów tartych i dębiny. Należy wspomnieć o zafrachtowaniu

1 niem. statku o ładowności 430 std. dla mniejszego ładunku drewna twardego i DBB do Gandawy.

Francja:

Od czasu naszego ostatniego sprawozdania sytuacja w eksporcie drewna do Francji nie uległa zmianie.

Pojawiające się na rynku drobne partje drewna, których nie można było wysłać statkami linjowemi ,były frachtowane na statki motorowo-żaglowe.

Danja:

Ilości zboża, wyekspedjowane w kwietniu, utrzymywały się na poziomie z poprzedniego miesiąca, jednak stawki frachtowe miały nieco tendencję zniżkową. Za partje, przeznaczone do dobrego duńskiego portu, położonego nie bardziej na północ od Aarhus, i wysyłane statkami motorowo-żaglowemi, płacono Rmk. 4.25 .



STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA M. KWIECIEŃ

I. UWAGI OGÓLNE

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego w kwietniu b. r. wyniósł 622.102,3 t. wobec 585.800,6 t. w marcu b. r. oraz wobec 431.319,5 t. w kwietniu 1933 r.

Miesiąc sprawozdawczy jest pierwszym miesiącem b. r. w którym port Gdynia osiągnął poraz 1-szy w b. r rekordową liczbę przeładunku tygodniowego 171.204,2 t. w okresie 23.IV — 29.IV. 34 r., wobec rekordowych ostatnio 161.365 tł w okresie 13.XI. — 19.XI. 1933 r.

Ruch statków w kwietniu b. r. w porównaniu z marcem b. r. wykazuje naogół wzrost tak pod względem ilości, jak i pojemności. Pewien nieznaczny spadek pojemności statków zaznaczył się jedynie na wyjściu. Przyszły bowiem 434 statki (w marcu 369) o pojemności 356.971 nrt (w marcu 337.589 nrt), wyszło 411 statków (w marcu 377) o pojemności 338.523 nrt (w marcu 343.095 nrt). Wzrosła również praca statków na przyjściu i wyjściu. Statków z ładunkiem przyszło w kwietniu 192 (w marcu 160), wyszło zaś 319 (w marcu 281). Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w kwietniu b. r. spadł z 914,5 nrt (w marcu) na 822,1 nrt (w kwietniu). Pewnej zwyżce uległa średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie z 35 (w marcu) na 54 statki (w kwietniu).

Kolejność bander: Szwecja, Polska, Niemcy, Danja, Norwegja, Anglja, Finlandja, Stany Zjedn. Am., Włochy wykazuje przedewszystkiem powrót Polski na zajmowane ostatnio w październiku ub. r. — 2-gie miejsce oraz przesunięcie Danji z 3-go na 4-te miejsce, Niemiec z 2-go na 3-cie po Polsce. Pozostałe bandery bez większych zmian. Ogółem reprezentowanych było 20 bander. Wśród nich rzadko spotykane bandery: austrjacka, węgierska i rumuńska.

Obroty zamorskie wyniosły w miesiącu sprawozdawczym

600.753,7 t. (w marcu b. r. 580.417,5 t. oraz 410.049 t. w kwietniu 1933 r.), z czego na przywóz przypada 94.442,6 t i na wywóz 506.311,1 t.

Przywóz w miesiącu kwietniu b. r. (94.442,6 t.) wzrósł poważnie w stosunku do marca b .r. (69.532,2 t.) oraz do kwietnia 1933 r. (69.605,9 t.).

Wzrost przywozu wykazały pozycje: ryżu 8.138 t. (w marcu 7.521 t.), owoców świeżych 2.687 t. (w marcu 2.258 t.), tytoniu 427 t. (w marcu 276 t.), fosforytów 8.894 t. (w marcu 3.048 t.), skór 3.496 t. (w marcu 2.375 t.), kauczuku 1.344 t. (w marcu 712 t.), asfaltu 501 t., garbników 1.314 t (w marcu 1.102 t.), rudy żelaznej 4.671 t. (w marcu 2 t.), pirytów 5.525 t. (w marcu brak), złomu żelaznego 30.636 t. (w marcu 18.214 t.), metali różnych 675 t. (w marcu 472 t.), szmat 588 t. (w marcu 484 t.), celulozy 979 t. (w marcu 546 t.), papy, tektury i papieru 1.163 t. (w marcu 788 t.), bawełny i odpadków 9.195 t. (w marcu 8.237 t.). Analizując bliżej powyższe liczby podkreślić należy utrzymujący się nadal wzrost przywozu surowców dla krajowych fabryk nawozów sztucznych. Poważny wzrost przywozu złomu żelaznego łączy się zapewne z ogólną poprawą zatrudnienia hut polskich. W ciągu tych 4-ch miesięcy b. r. przywieziono złomu żel. 86.400 t. wobec 70.470 t. w tym samym okresie czasu 1933 r. — spadek w przywozie wykazały pozycje: owoców suszonych 266 t. (w marcu 724 t.), herbaty 631 t. (w marcu 895 t.), śledzi 406 t. (w marcu 1.900 t.), żużli Thomasa brak, (w marcu 4.321 t.), tłuszczu zwierz. sur. 1.118 t. (w marcu 1.330 t.), nasion oleistych różnych 4.271 t. (w marcu 6.269 t.), olejów i smarów 81 t. (w marcu 118 t.), żywicy 279 t. (w marcu 437 t.), tłuszczu i olejów rośl. 145 t. (w marcu 488 t.), juty 890 t. (w marcu 1.116 t.), lnu, konopi i sizalu 67 t. (w marcu 130 t.), wełny i odpadków 2.211 t. (w marcu 2.724 t.).

Wywóz w miesiącu sprawozdawczym wykazuje pewien nieznaczny spadek (0,9%) w stosunku do ubiegłego miesiąca marca oraz poważny wzrost w stosunku do kwietnia 1933 r.. W kwietniu wywieziono 506.311,1 t. wobec 510.885,3 t. w marcu b. r. oraz wobec 340.443,1 t. w kwietniu 1933 r. Wzrost wykazały pozycje: ryżu 158 t. (w marcu 26 t.), mąki ryżowej 335 t. (w marcu 25 t.), cukru 4.639 t. (w marcu 2.497 t.), jaj 2.402 t. (w marcu 540 t.), makuchów 4.058 t. (w marcu 980 t.), desek i łat 14.604 t. (w marcu 12.573 t.), wyrobów koszykarskich 69 t. (w marcu 18 t.), bunkru 14.444 t. (w marcu 14.375 t.), koksu 7.265 t. (w marcu 7.040 t.), nawozów azotowych 3.149 t. (w marcu 2.047 t.), bieli cynkowej 272 t. (w marcu 264 t.), blachy cynkowej 342 t. (w marcu 274 t.), papy, tektury i papieru 1.288 t. (w marcu 624 t.). Analizując bliżej powyższe pozycje wywozu podkreślić należy przeszło 4-o krotny wzrost wywozu jaj oraz b. poważne tempo wzrostu wywozu makuchów. Wywóz makuchów w kwietniu stanowi prawie ich 4-o miesięczny (styczeń — kwiecień) wywóz w 1933 r. (4.766,1 t.). Spadek wywozu spowodowały pozycje: bekonów 2.138 t. (w marcu 2.718 t.), wędlin 190 t. (w marcu 245 t.), ptactwa bitego 90 t. (w marcu 151 t.), dykty 464 t. (w marcu 550 t.), mebli giętych 137 t. (w marcu 142 t.), węgla eksportowego 440.928 t. (w marcu 447.561 t.), saletry 22 t. (w marcu 400 t.), sody 481 t. (w marcu 694 t.), szyn kolejowych 2.101 t. (w marcu 7.449 t.), wyrobów żelaznych i stalowych 182 t. (w marcu 2.296 t.), cynku 285 t. (w marcu 594 t.), rudy manganowej 97 t. (w marcu 2.488 t.), tkanin 381 t. (w marcu 562 t.). Niemal cały ten spadek ma charakter czysto konjunkturalny.

Ruch przybrzeżny oraz z wnętrzem kraju wykazał poważny wzrost w stosunku do ubiegłego miesiąca. W obrocie przybrzeżnym łącznie w W. M. Gdańskiem są do zanotowania następujące pozycje na przywozie: kawa, kakao i herbata 24 t., połowy własne ryb 242 t., garbniki 17 t. i nawozy azotowe 47 t., oraz na wywozie: ryż wyłuszczony 2.434 t., skóry 44 t. Ogółem przywieziono 331,1 t. (w marcu 745,2 t.) oraz wywieziono 2.516,2 t. (w marcu 453,1 t.).

We wzroście obrotów z wnętrzem kraju drogą wodną poważną rolę odegrał cukier. W tym miesiącu bowiem rozpoczął się intensywny przywóz jego do Gdyni berlinkami z wnętrza kraju. Ogółem przywieziono towarów 14.426,1 t. (w marcu 427,5 t.) oraz wywieziono 4.075,2 t. (w marcu 3.757,3 t.). Na przywozie poważniejsze pozycje stanowią: mąka 349 t., napoje alkoholowe 35 t., cukier 13.448 t., tkaniny 150 t. i soda 153 t.

Na wywozie są do zanotowania poważniejsze pozycje: ryżu wyłuszczonego 1.248 t., owoców świeżych 400 t., owoców suszonych 89 t., kawy, kakao i herbaty 123 t., śledzi 114 t., tłuszczu zwierz. sur. 310 t., garbników 179 t., skór 280 t., metali różnych 363 t. i miedzi 102 t.

Ruch pasażerów wobec przypadających w tym okresie większych wiosennych wycieczek morskich wzmógł się znacznie. Przyjechało 923 osoby (w marcu 286) wyjechało 515 osób (w marcu 825).

II. RUCH STATKÓW (*MOVEMENT OF SHIPS*)

	Przyszło statków (*ships incoming*)			Wyszło statków (*ships outgoing*)			Suma rubr. 3 i 6	Kolejne miejsce (*place occupied*)
	ogółem (*total*)	w tem z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*nrt.*)	ogółem (*total*)	w tem z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*nrt.*)		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska	38	16	41.993	36	31	40.548	82.541	2
W. M. Gdańsk	—	—	—	—	—	—	—	—
Anglja	19	3	32.046	16	14	21.546	53.592	6
Austrja	1	—	134	1	1	134	268	20
Czechosłowacja	3	3	663	3	3	663	1.326	19
Danja	55	18	38.421	54	46	38.778	77.199	4
Estonja	11	2	3.895	11	9	3.895	7.790	12
Finlandja	13	5	21.265	14	10	22.068	43·333	7
Francja	2	2	2.475	2	2	2.475	4.950	16
Grecja	3	—	8·322	5	5	13.514	21.836	10
Holandja	14	12	5.648	15	8	5.737	11.385	11
Litwa	2	—	1.004	3	3	1·595	2.599	18
Łotwa	4	1	3.552	5	4	3.783	7.335	13
Niemcy	81	52	41.100	77	46	40.844	81.944	3
Norwegja	41	20	30.693	41	33	31.532	62.225	5
Panama	1	—	3.071	1	1	3.071	6.142	14
Rumunja	1	—	2.863	1	1	2.863	5·726	15
Stany Zjedn. A. P.	6	3	19·337	6	3	19·337	38.674	8
Szwecja	132	54	77.362	115	94	69.274	146.636	1
Włochy	6	1	20.210	5	5	16.866	37.076	9
Węgry	1	—	2.737	—	—	—	2.737	17
Razem	**434**	**192**	**356.791**	**411**	**319**	**338.523**	**695 314**	—
Miesiąc poprzedni	369	160	337.589	377	281	343.095	680.684	—
Ten sam miesiąc roku 1933	*324*	*139*	*240.350*	*312*	*235*	*241.591*	*481·941*	—
Od początku roku 1934	1.443	656	1.282·184	1.428	1.099	1.280.464	2.562.648	—
Od początku roku 1933	1.217	520	936.098	1.197	914	932·531	1.868·629	—

Uwagi: a) średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w kwietniu: 822.1 nrt; b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 54; c) średni postój statku: 52·2 godzin.

III. OBRÓT TOWARÓW (*GOODS TURNOVER*) TON

1. OBRÓT ZAMORSKI (*OVERSEAS TRAFFIC*)

A. Przywóz (*imports*)

Poz. tar. cel.	Kwiecień (*April*)	Marzec (*March*)	Od początku roku (*January-April*)
Cały przywóz . .	**94.442·6**	**69 532·2**	**306.908·5**
I. — Wytwory pochodzenia roślinnego (*plants products*) w tem m. in.:	**17.185·1**	**18.535·8**	**61.814·-**
1. — **Pszenica** (*wheat*)	74.8	—	74.8
Stany Zjedn. Am. ...	74·8	—	74·8
7 — **Kukurydza** (*maize*)	584·2	212·5	796·7
Afryka Bryt.	90·2	—	90·2
Belgja	—	15·7	15·7
Holandja	292·4	13·9	306·3
Indje Holenderskie. ...	81·6	—	81·6
Niemcy	120·—	—	120.—
Stany Zjedn. Am. ...	—	182·9	182·9
17/23, 25 — **Nasiona** (*seeds various*)	31·1	18·9	55·3
Anglja	—	—	2·1
Danja	—	1·6	2·1
Francja	7·5	0·3	7·8
Holandja	23·5	1·1	27·2
Indje Hol.	0·1	1·—	1·1
Stany Zjedn. Am.. ...	—	14·9	15·—
23 — **Pestki drzew owocowych** (*fruits stones*) ..	2·9	22·6	81·3
Belgja	—	1·1	1·1
Hiszpanja	—	—	0·2
Indje Holenderskie ...	0·4	—	0·4
Stany Zjedn. Am. ...	2·5	16·2	73·3
Włochy...	—	5·3	5·3
24/26 — **Nasiona oleiste różne** (*various oil seeds*) .	4.271·1	6.269·2	26.980·3
Afryka Bryt.	542·1	1.315·9	4.986·5
Anglja	0·8	—	103·9
Danja	—	—	390·—
Grecja	—	—	45·—
Holandja	1.033·3	3·466·4	8.377·6
Indje Holend. Wsch. ..	2.300·9	1.486·9	6.198.—
Indje Brytyjskie	78·1	—	109·—
Mandżurja	315·9	—	5.421·9
Niemcy	—	—	51·2
Norwegja	—	—	·1.252·2
Palestyna	—	—	—
Turcja	—	—	—
Włochy...	—	—	45·—
27/1 — 3 — **Mąka (wszelka)** (*flour*)	—	6·4	79·—
Holandja	—	—	15.4
Niemcy	—	—	—
Stany Zjedn. Am. ...	—	6.4	6·4
Włochy...	—	—	57.2
30 — **Ryż surowy** (*rice*) ..	8.138·—	7.521·1	15.659·2
Belgja	—	1·—	1·—
Holandja	—	10·—	10·—
Indje Brytyjskie	8.128·—	7.467·6	15.595·7
Indje Holenderskie ...	10·—	37·5	47·5
Kolumbja.	—	5·—	5·—
31 — **Krochmal** (*starch*) .	11·6	0·6	36·5
Belgja	11·6	—	34·8
Francja	—	0·6	1·7
40, 50—**Warzywa** (*vegetables*) W. M.Gdańsk ...	60·9	50·3	111·2
	—	50·3	50·3
Egipt	53·5	—	53·5
Indje Brytyjskie	0·2	—	0·2
Niemcy	2·—	—	2·—
Włochy...	5·2	—	5·2
53 — 58, 60 — 64 — **Owoce świeże** (*fresh fruits*). ...	2·686·5	2.257·8	9·614·3
Afryka Bryt	61·—	—	61·—
Anglja	1·2	—	2·7
Danja	54·9	174·1	280·2
Hiszpanja	183·8	521·9	1.147·7
Holandja	145·2	83·6	323·4
Indje Holend Wsch. ..	119·7	71·8	272·8
Jamajka	99·3	—	99·3
Kolumbja	—	—	51·5
Niemcy	37·3	—	37·3
Palestyna	338·5	146·3	1·183·1
Stany Zjednocz. Am. ..	84·9	621·1	843·2
Szwecja...	10·4	—	24·—
Włochy...	1.550·3	639·—	5·288·1
59, 61 — 63, 66 — **Owoce suszone** (*dried fruits*) ...	265·7	724·3	2.963·4
Anglja	—	—	1·5
Francja...	—	2·1	38·4
Grecja	110·—	92·5	258·5
Hiszpanja	—	42·4	57·1
Holandja	—	—	4·9
Indje Holenderskie ...	—	19·8	19·8
Kolumbja	—	—	4·—
Niemcy	4·4	—	4·4
Palestyna	1·5	0·9	2·4
Stany Zjedn. Am. ...	95·7	526·1	2·167·4
Turcja	—	14·—	14.—
Włochy...	54·1	26·5	364·—
67, 68 — **Konserwy owocowe** (*preserved fruits*) ..	17·9	12·6	57·2
Afryka Franc.	7·4	—	7·4
Anglja	0.1	0·1	1·8
Estonja	5·—	—	5·—
Finlandja	1·9	—	2·1
Francja	—	—	—
Hiszpanja	—	—	—
Holandja	—	—	0·4
Niemcy	0·8	—	0·8
Stany Zjedn. Am. ...	2·6	12·5	31·—
Włochy...	0·1	—	8·7
69, 72 — **Orzechy i migdały** (*nuts and almonds*) .	33·1	36·5	263·1
Anglja	—	—	1·1
Belgja	—	3·5	6·3
Francja	0·3	2·4	7·7
Grecja	—	—	—
Hiszpanja	—	21·9	24·7
Holandja	5·—	—	52·8
Niemcy	—	—	30.1
Indje Holend. Wsch. ..	—	0·3	0·3
Portugalja	—	—	5·2
Szwecja	—	—	—
Włochy...	27.8	8·4	134·9
76 — **Kawa** (*coffee*)	303·9	475·4	1.481·7
Anglja	14·6	28·1	96.5
Belgja	2·3	10·6	65·6
Brazylja	177·2	235·3	742·8
Costa Rica	—	—	0·4
Francja	3·1	—	3·5
Guatemala	12·4	31·4	60·9
Holandja	41·—	47·9	187·—
Haiti	1·—	—	1·—
Indje Brytyjskie	6·3	—	6·3
Indje Holend. Wsch. ..	21·2	103·8	202·—
Kolumbja.	—	—	14·8
Meksyk	0·6	—	13·7
Nicaragua	—	—	1·8
Niemcy	3·5	1·9	5·4
Salwador	—	—	1·1
Stany Zjedn. Am. ...	8·7	15·7	59·1
Szwecja	3·4	—	7·2
Victorja	—	—	1·8
Venezuela	—	—	1·5
Włochy...	8·6	0·7	9.3
78 — **Herbata** (*tea*)	67·8	69·—	271·2
Anglja	38·3	52·7	171·1
Cejlon	3·5	1·6	5·3

errata: w. nr. 3 str. 9 jest 142·933·7 winno być 142.945·—, w nr. 4 str. 9 cały przywóz — jest 212·477·2, winno być 221·465·9.
„ „ „ „ „ „ 3.887·9 „ „ 3·877·9

Poz. tar. cel.	Kwiecień (*April*)	Marzec (*March*)	Od początku roku (*January—April*)
Chiny	—	—	—
Francja	—	—	—
Holandja	13·7	7·5	46·1
Indje Holend. Wsch.	12·3	4·8	42·5
Kolumbja	—	2·4	6·2
80 — **Kakao (w ziarnkach)** (*cocoa grains*)	259·1	350·3	1·613·2
Afryka Brytyjska	20·6	155·6	693·5
Afryka Francuska	15·—	—	36·2
Anglja	30·8	22·1	213·4
Belgja	—	—	—
Brazylja	36·6	22·—	90·5
Equador	4·1	—	6·1
Francja	23·7	3·6	35·7
Guatemala	—	—	9·2
Holandja	38·5	120·4	271·4
Indje Holend. Wsch.	73·8	4·6	167·2
Kolumbja	—	—	—
Nigerja	—	18·6	37·8
Niemcy	—	—	15·5
Portugalja	—	3·4	13·6
Stany Zjedn. Am.	6·9	—	14·—
Venezuela	9·1	—	9·1
81, 82 — **Korzenie** (*spices*)	60·3	55·7	371·8
Anglja	2·9	1·2	17·3
Belgja	0·9	—	2·—
Ceylon	7·1	—	7·1
Chiny	10·—	—	10·—
Francja	1·1	0·5	19·2
Hiszpanja	1·—	—	1·—
Holandja	6·7	32·3	119·6
Indje Holend Wsch.	13·6	16·6	125·—
Meksyk	—	—	—
Niemcy	17·—	0·1	17·8
Stany Zjedn. Am.	—	—	39·—
Włochy	—	5·—	13.8
95 — 97 — **Żywica** (*resin*)	278·9	437·1	1·254·3
Anglja	—	0·3	1.3
Francja	140·8	97·7	428·9
Hiszpanja	2·—	—	53·8
Holandja	0·6	—	0·7
Indje Brytyjskie	5·—	7·1	22·7
Indje Holend. Wsch.	4·—	10·2	15·—
Japonja	0·6	—	0·6
Niemcy	23·7	34·5	73·1
Portugalja	—	287·3	287·3
Stany Zjedn. Am.	102·2	—	370·9
203 — **Terpentyna** (*terpentine*)	—	—	20·8
Stany Zjedn. Am.	—	—	20·8
104 — **Trawa morska, trzcina** (*sea grass, reed*)	37·3	15·5	56·7
Anglja	—	0·1	0·7
Belgja	3·3	—	3·3
Danja	—	—	—
Holandja	0·5	0·2	1·6
Indje Holenderskie Ws.	6·1	15·1	22·4
Japonja	10·5	—	10·5
Malakka	6·4	—	6·4
Niemcy	10·5	0·1	11·8
II. — Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego (*live animals & animal products*)	**504·4**	**2.007·4**	**9.160·3**
116/3 — **Śledzie świeże i mrożone** (*herrings fresh and frozen*)	—	490·4	2·063·5
Holandja	—	42·—	42·—
Norwegja	—	412·4	1.943·5
Szwecja	—	36·—	78·—
117/1 — 2 — **Śledzie solone** (*herrings salted*)	405·6	1.409·9	6.644·—
*) własne połowy	—	238.—	2.273·7

Poz. tar. cel.	Kwiecień (*April*)	Marzec (*March*)	Od początku roku (*January—April*)
Anglja	328·6	810·9	2.359·7
Danja	—	—	76·1
Estonja	—	10·3	10·3
Finlandja	15·9	—	15·9
Holandja	—	—	—
Islandja	—	30·—	343·9
Litwa	16·1	16·1	32·2
Niemcy	11·3	—	11·3
Norwegja	17·3	304·6	1.496·5
Szwecja	16·4	—	24·4
128/1 — 4 — **Sery** (*cheese*)	17·—	18·1	68·7
Danja	2·—	—	2·—
Finlandja	13·9	18·1	65·6
Niemcy	0·3	—	0·3
Norwegja	0·2	—	0·2
Włochy	0·6	—	0·6
129/1 — 5 — **Kazeina** (*caseine*)	21·—	15·1	64·8
Argentyna	20·—	—	40·—
Australja	—	—	1·6
Chiny	—	0·1	0·2
Holandja	0·7	15·—	21·8
Niemcy	0·3	—	1·2
134/1 — 3 — **Szczecina** (*bristle*)	—	2·8	12·9
Anglja	—	—	0·8
Belgja	—	0·2	0·2
Holandja	—	—	4·1
Niemcy	—	2·6	2·6
Stany Zjedn. Am.	—	—	5·2
136/2 **Kości** (*bones*)	0·5	0·2	28·6
Francja	0·5	—	0·7
Holandja	—	0·2	0·2
Stany Zjedn. Am.	—	—	27·7
137/2 a,b — **Jelita** (*bowels*)	57·1	64·—	261·2
Anglja	—	0·2	2·5
Danja	8·2	22·9	62·8
Holandja	3·9	—	3·9
Niemcy	45·—	40·9	182·6
Stany Zjedn. Am.	—	—	9·4
143/1 — 3 — **Muszle** (*shells*)	3·2	6·9	16·6
Anglja	0·5	2·9	4·7
Francja	0·2	—	5·4
Niemcy	2·5	4·—	6·5
III. — Wytwory pochodzenia mineralnego (*mineral products*)	**11·061·1**	**598·2**	**20.379·3**
148, 149, 157 — 159, 162 — 165 — **Kamienie** (*stones*)	122·1	425·8	771·3
Anglja	—	0·2	0·2
Belgja	—	20·5	101·5
Danja	5·—	60·—	70·1
Finlandja	—	3·9	12·3
Holandja	1·—	11·—	34·—
Niemcy	—	330·—	346·5
Norwegja	—	—	48·7
Palestyna	0·3	—	0·3
Szwecja	40·7	0·2	82·6
Stany Zjedn. Am.	75·1	—	75·1
150 — **Glinki** (*clay*)	5·1	18·4	77·7
Anglja	5·1	0·6	22·8
Belgja	—	15·4	47·3
Holandja	—	—	5·2
Niemcy	—	1·—	1·—
Norwegja	—	1·4	1·4
153/1, 2 — **Wapno** (*lime*)	—	—	106·9
Belgja	—	—	45·5
Hiszpanja	—	—	61·4

errata w nr. 4 str. 9 kukurydza jest 215·5, winno być 212·5, w. nr. 4 kukurydza Belgja jest 16·7, winno być 15·7.

Poz. tar. cel.	Kwiecień (*April*)	Marzec (*March*)	Od początku roku (*January-April*)
154 — Cement (*cement*)	13·—	—	28·2
Anglja	—	—	15·2
Belgja	10·—	—	10·—
Stany Zjedn. Am.	3·—	—	3·—
156/1, 2 — Talk (*talc*)	88.5	—	145·7
Danja	78·9	—	78·9
Japonja	9·6	—	9·6
Holandja	—	—	50·—
Niemcy	—	—	7·2
169/1, 2 — Azbest (*asbestos*)	0·1	0·1	29·1
Anglja	0·1	0·1	0·6
Niemcy	—	—	1·—
Szwecja	—	—	27·5
170/1, 2 171/1, 2 — Materjały szlifierskie (*grinding materials*)	21·8	14·5	131·1
Anglja	2·—	6·7	9·—
Holandja	10·—	—	10·—
Niemcy	—	—	87·3
Norwegja	5·5	0·2	5·9
Szwecja	4·3	7·6	18·9
177/1 a — Ruda żelazna (*iron ores*)	4.671.—	1·7	7·001·4
Anglja	1·9	1·7	3·6
Norwegja	14·8	—	32·1
Szwecja	4·654·3	—	6.965·7
177/1 c — Piryty (*pirits*)	5·525·8	—	11.113·2
Hiszpanja	3·514·8	—	7·477.2
Szwecja	2.011.—	—	3.636·—
186 — 188 — Smoła (*goudron*)	1·3	—	1·3
Niemcy	1·3	—	1.3
197, 200 — Oleje (*oils*)	66·7	94·7	332·4
Anglja	36·4	17·2	90·1
Belgja	—	—	0·3
Danja	14·5	16·4	98·8
Holandja	5·8	0·4	6·2
Niemcy	—	60·7	60·9
Norwegja	2·8	—	13·2
Stany Zjedn. Am.	7·2	—	62·9
198, 199 — Asfalt (*asphalt*)	500·6	—	506·1
Anglja	500·6	—	500,6
Stany Zjedn. Am.	—	—	5·5
200/3 — 6 — Smary (*lubricating oils*)	39·6	23·4	97·6
Anglja	—	—	0·5
Belgja	1·1	1·3	3·3
Holandja	—	—	0·7
Norwegja	—	—	1·3
Stany Zjedn. Am.	38·5	22·1	91·8
200/8 a, b, c — Wazelina *vaseline*)	5·5	19·6	37·3
Belgja	5·1	—	5.1
Niemcy	0·4	1·9	14·5
Stany Zjedn. Am.	—	17·7	17·7
IV. — Woski, tłuszcze oleje pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych (*wax, fats vegetables & animal oils*)	**1.390·1**	**1.914·6**	**5 468·1**
203, 204 — Wosk (*wax*)	12·1	13·1	53·1
Anglja	3·1	1·8	9·2

Poz. tar. cel.	Kwiecień (*April*)	Marzec (*March*)	Od początku roku (*January-April*)
Belgja	—	—	2·1
Brazylja	0.1	—	8·3
Hiszpanja	0.5	—	0·5
Holandja	0·5	—	2·7
Japonja	3·—	—	3.—
Niemcy	4·9	10·5	25·6
Stany Zjedn. Am.	—	—	0·9
Indje Holenderskie wsch.	—	0·8	0·8
205 — 214 — Tłuszcze i oleje roślinne (*vegetables oils and fats*)	159·4	488·4	1·154·2
Anglja	0·4	31·7	35·2
Belgja	0·6	—	0·6
Ceylon	14·—	—	14·—
Danja	6·—	—	6·—
Francja	20·6	5·3	59·3
Hiszpanja	1·3	15,6	23·—
Holandja	71.7	392·8	735·5
Indje Holenderskie Wsch.	21·3	30·4	72·2
Nigerja	—	—	51·6
Niemcy	0·6	10·2	99·1
Stany Zjedn. Am.	1·1	2·4	3·5
Włochy	21·8	—	54·2
215, 217, 218 — Tłuszcze zwierzęce surowe (*raw fats*)	1·117.8	1.329·5	3.976·4
Anglja	179·4	190·3	556·4
Argentyna	32·4	18·—	118·6
Australja	—	—	47·5
Belgja	—	12·—	32·3
Danja	548·5	685·7	1.904·3
Francja	5.—	—	15·7
Holandja	183·5	160·1	534·9
Indje Holenderskie	3·3	—	3·3
Japonja	—	—	106·7
Niemcy	15·5	26·9	83·7
Norwegja	20·2	147·1	181·1
Stany Zjedn. Am.	—	—	18·2
Szwecja	130·—	89·4	373·7
216 — Tran (*whale-oil*)	100·7	83·6	283·5
Danja	10·2	—	33·6
Niemcy	62·6	54·8	150·3
Norwegja	17·2	28·8	76·5
Portugalja	—	—	12·4
Szwecja	10·7	—	10·7
219 — Stearyna (*stearine*)	0·1	—	0.9
Holandja	—	—	0·8
Niemcy	0·1	—	0·1
V. — Przetwory spożywcze, tytoń (*foodstuffs, tobacco*)	**656.4**	**383·7**	**2.688.8**
243/1, 2 — Konserwy mięsne (*preserved meat*)	0·9	0·1	7·1
Anglja	—	—	0·7
Belgja	—	—	4·9
Danja	—	0.1	0·1
Niemcy	—	—	0·3
Stany Zjedn. Am.	—	—	0·2
Szwecja	0·9	—	0·9
246 — Mleko skondensowane (*condensed milk*)	1·2	2·1	6·8
Anglja	—	—	1·4
Belgja	1·2	—	1·2
Danja	—	1·5	3·—
Holandja	—	0·6	1·2
254, 256 — Ryby (konserwy rybne) (*fishes*)	62·5	43·7	163·2
Belgja	—	0·4	0·4
Danja	2·—	0·2	0·2
Francja	4·4	2·5	15·9
Hiszpanja	—	—	8·7
Holandja	0·5	0·4	1·7
Marokko	0·1	—	0·1
Niemcy	—	1·8	1·9

Poz. tar. cel.	Kwiecień (*April*)	Marzec (*March*)	Od początku roku (*January-April*)
Norwegja	3·8	10·2	19·4
Portugalja	51·7	23·3	104·9
Szwecja	—	1·5	2·7
Włochy	—	3·4	5·3
272, 273, 276 — 278 — Napoje alkoholowe prócz wina (*alcohols, wine excepted*)	11·6	4·4	26·6
Anglja	1·9	1·2	5·7
Belgja	—	—	1·1
Francja	7·—	0·1	12·5
Holandja	0·8	2·3	3·3
Jamajka	0·8	—	0·8
Niemcy	—	0·8	1·5
Szwecja	1·1	—	1·7
280 — 282 — Wina (*vine*)	56·3	12·7	109·6
Algier	1·7	—	4·5
Belgja	—	0·1	1·2
Francja	45·8	5·8	62·8
Grecja	1·5	—	1·5
Hiszpanja	3·6	5·2	27·8
Holandja	—	—	1·—
Niemcy	0·1	1·2	0·3
Portugalja	—	—	0·1
Włochy	3·6	1·4	10·4
287 — Makuchy (*oil cokes*)	51·3	—	51·3
Egipt	51·3	—	51.3
291 — Mączka rybna (*flour of fishes*)	—	45·—	100 —
Norwegja	—	45·—	100·—
293, 294/1, 2, 3, 6 — Tytoń (*tabacco*)	472. 4	275·6	2.222·9
Anglja	43·—	124·2	313·8
Belgja	10·3	25·8	36·1
Holandja	0·7	12·6	21·5
Niemcy	52.1	—	74·6
Stany Zjedn. Am.	366·3	113·—	628·—
Włochy	—	—	1.148·9
294/4, 5 — Papierosy (*cigarettes*)	0·2	0·1	1·3
Anglja	0·1	—	0·2
Bułgarja	—	—	0·3
Danja	—	—	0·1
Niemcy	—	0·1	0·5
Stany Zjedn. Am.	0·1	—	0·2
VI. — Przetwory chemiczne i farmaceutyczne farby (*chemicals, pharmaceutic products, paints*)	10.781.8	8 868.2	41.268.3
295/6 — Siarka (*sulphur*)	141·8	107·8	560·1
Anglja	—	—	0·6
Belgja	10·—	—	16·—
Holandja	—	—	1·9
Hiszpanja	—	15·—	15·—
Francja	—	—	0·7
Niemcy	—	1·5	53·3
Stany Zjedn. Am.	30·5	91·3	328·3
Włochy	101·3	—	144·3
295 — 491 — Przetwory chemiczne (*chemicals*)	337·1	100·7	617·7
Anglja	102·3	20·1	161·9
Australja	—	—	1·9
Belgja	73·8	21.1	108·—
Brazylja	—	—	1·2
Ceylon	1·2	—	1·2
Danja	20·7	—	22·1
Francja	0·6	—	0·6
Hiszpanja	—	—	12·—
Holandja	93·5	9·3	137·9
Japonja	1·8	—	1·8
Niemcy	12·7	33·8	68·9
Stany Zjedn. Am.	3·3	2·7	8.5
Szwecja	26·6	13·4	90·8
Włochy	0·6	0·3	0·9
299/18 — Soda (*soda*)	21·8	118·7	200·2
Anglja	0·5	2·4	20·3
Belgja	1·1	116·3	149.—
Francja	0·1	—	0·1
Holandja	—	—	10·7
Niemcy	20·1	—	20·1
299/19 b — Potaż (*potash*)	—	—	10·6
Belgja	—	—	10·6
405 — 407, 409, 412 — 418, 420 — 423 — Farby (*paints*)	20·1	18·3	105·7
Anglja	1·8	5·2	31·4
Belgja	—	0.3	0·9
Danja	6·1	3.2	9·7
Hiszpanja	—	—	20·3
Holandja	3·4	—	11·1
Niemcy	5·3	4.2	14·8
Norwegja	—	0.5	0·5
Stany Zjedn. Am.	3·5	4.9	12·2
Szwecja	—	—	4·8
408 — Sadza (*soot*)	12·9	37·9	284·1
Anglja	0·4	—	2·7
Niemcy	—	4.4	4.4
Stany Zjedn. Am.	12·5	33·5	277·—
424 — 428 — Garbniki (*tanning extracts*)	1·314·4	1·101·9	3·888.3
Afryka Bryt.	—	5·2	16·5
Anglja	1·9	10·9	12·8
Argentyna	575·3	310·8	1.881.6
Francja	1·3	5·8	13.6
Holandja	60·—	29·1	178·2
Indje Holend	1·1	—	1·1
Niemcy	624.6	436·3	1·394·9
Paragvaj	—	303·8	303·8
Stany Zjedn. Am.	—	—	30.5
Turcja	50.2	—	55·3
429 — 434, 436, 437, 439, 440, 450 — 454 — Artykuły kosmetyczne (*cosmetic*)	6·4	3·5	17·1
Anglja	5·9	2·8	10·6
Francja	0·5	—	2·8
Niemcy	—	—	0·1
Stany Zjedn. Am.	—	0·7	3·6
466, 470 — Klej i żelatyna (*glue and gelatine*)	7·6	5·8	18·8
Anglja	2·6	0.1	4·1
Belgja	5·—	5.4	12·6
Holandja	—	—	1·4
Stany Zjedn. Am.	—	0·3	0·7
473/3 — Fosforyty (*phosphates*)	8.893·9	3.048·—	22.606.4
Algier	4·420.—	—	4·420·—
Hiszpanja	3·5	—	3·5
Stany Zjedn. Am.	—	—	10.664·5
Tunis	4·470·4	3·048—	7·518.4
477 — Żużle Thomasa (*Thomas slag*)	—	4.321.—	12.917·6
Belgja	—	4.321.—	11·117.6
Holandja	—	—	1.800·—

errata: nr. 3 str. 12 jest 17.570.7 winno być 17.582, w. nr. 3 str. 12 jest 21.607 winno być 21.618 3.

Poz. tar. cel.	Kwiecień (April)	Marzec March	Od początku roku (January-April)
487/1, — Celuloid (*celluloid*)	25·8	4.6	41·7
Belgja	—	—	2·6
Estonja	—	2·3	2·3
Finlandja	19·9	—	28·6
Holandja	1.4	—	1.4
Niemcy	4.5	2·3	6·8
VII. — Skóry, futra, wyroby skórzane (*hides, furs, leather goods*)	3.502·3	2.385·—	11.090·9
492 — 513 — Skóry (*hides and skins*)	3.496·1	2.374·9	11.060·5
Abisynja	—	—	14·9
Afryka Bryt.	—	12·4	12·4
Algier	—	—	4·2
Anglja	72·—	61·3	191·4
Argentyna	231·8	353·5	1·560·8
Australja	—	—	73·5
Belgja	204·4	202·3	655·1
Brazylja	297·1	94·4	641·7
Ceylon	275.9	—	275.9
Chile	13.8	—	13.8
Danja	18·—	18·4	184·—
Estonja	—	—	16·4
Finlandja	29·9	1·5	47·7
Francja	121·8	87·—	348·4
Grecja	0.1	—	9·1
Holandja	870·1	768·6	3.227·1
Indje Brytyjskie	24·9	3·4	31·1
Indje Holenderskie wsch.	135·5	74·8	278·5
Kolumbja	71·4	36·7	133·4
Kuba	—	50·1	227·6
Litwa	24·—	9.—	157·1
Niemcy	929.1	508·5	2 389·4
Norwegja	0·1	—	10·1
Peru	14·3	—	39·2
Stany Zjedn. Am.	62·7	11.9	95·5
Szwecja	28·1	51·1	164·8
Urugwaj	71·1	30·—	257·4
516 — 533 — Futra (*furs*)	5·8	6·2	23·1
Anglja	1·8	3·2	8·8
Holandja	0,7	—	0·7
Stany Zjedn. Am.	3·3	3·-	13,6
534 — 559 — Wyroby skórzane (*leather goods*)	0·4	3·9	7·3
Anglja	0·4	3·8	6·4
Danja	—	0·1	0·2
Norwegja	—	—	0·2
Szwecja	—	—	0·5
VIII. — Surowce włókiennicze i wyroby z nich (*Raw textiles materials and their products*)	13.184·1	12.795·4	50.841.5
561, 562, 572, 574 — Przędza jedwabna (*silk yarn*)	2·1	2·—	14·1
Anglja	2·—	1·2	12·4
Belgja	—	0·8	1·6
Holandja	0,1	—	0,1
589/1, 2 — 592 — Wełna (*wool*)	2.119·8	2.690·1	10.772·2
Afryka Brytyjska	65·5	116·8	1·392·1
Anglja	802,1	954,2	3.402·1
Argentyna	252·3	290,3	1·006·8

Poz. tar. cel.	Kwiecień (April)	Marzec (March)	Od początku roku (January-April)
Australja	363·—	480·8	2.557·1
Belgja	293.4	319·—	1.725·6
Danja	11.8	14·7	65·6
Francja	2·3	5·2	19·7
Holandja	8·2	9·1	103·—
Indje Bryt	12,2	—	12,2
Niemcy	16·7	—	105·6
Nowa Zelandja	51.8	—	51,8
Stany Zjedn. Am.	134,6	—	134,6
Szwecja	105.9	—	105,9
Urugwaj	—	—	90·1
589/2 a,b Szerść zwierzęca	—	2·1	7·9
Anglja	—	—	5·5
Holandja	—	—	0·3
Persja	—	2·1	2·1
590/1 a, b — Odpadki wełny *wool odds*)	91·2	33·6	182·9
Anglja	9·4	14·9	53·7
Australja	9.—	18·7	32·1
Argentyna	8.5	—	9·7
Belgja	7·4	—	18·8
Holandja	—	—	11·7
Niemcy	56,1	—	56,1
Szwecja	0,8	—	0.8
593, 594 — Przędza wełniana (*wool yarn*)	0·9	0·4	16·9
Anglja	—	0·4	13·1
Belgja	0 9	—	0.9
Holandja	—	—	2·9
597 — 605, 613 — 622 — Tkaniny (*textiles*)	21·6	27·6	91·1
Anglja	17·6	27·3	80·—
Belgja	0.7	—	3·—
Brazylja	0,2	—	0,2
Holandja	0,2	—	3·—
Francja	1,7	—	1.7
Niemcy	—	—	0·2
Norwegja	0.7	—	0,7
Persja	—	0·3	0·3
Stany Zjedn. Am.	0·2	—	0·3
Szwecja	0·3	—	0·6
Z. S. R. R.	—	0·3	1·1
606, 609 — Bawełna (*cotton*)	9.098·6	8·161·4	32.718·3
Afryka Wschodnia	—	—	10·2
Anglja	129·2	103·8	495·4
Belgja	280·5	47·—	655·6
Egipt	1·491·—	1·013·5	3.974·8
Indje Brytyjskie	563.2	788·5	1·771,1
Indje Holenderskie Wsch.	—	210·1	220.7
Meksyk	—	—	21·9
Niemcy	225·5	19·9	354·5
Peru	—	—	207·—
Stany Zjedn. Am.	6.409·2	5·978·6	25.007·1
606/1, 2 a, b — Odpadki bawełniane (*cotton odds*)	96·2	75·9	347·9
Anglja	74·6	53·9	217·5
Japonja	11·4	—	15·—
Indje Brytyjskie	4,8	—	4.8
Niemcy	5·4	11·8	17·2
Stany Zjedn. Am.	—	10·2	93·4
611, 612 — Przędza bawełniana (*cotton yarn*)	205·7	69·3	389·2
Anglja	203·8	69·3	382·—
Belgja	—	—	0·2
Holandja	1·9	—	7·—
623 — Len i konopie (*flax and hemp*)	18·6	47.5	132·7
Anglja	0·3	0·2	13·5
Belgja	9·8	19 9	55·2
Holandja	—	6·6	10·7
Indje Holenderskie Wsch.	3·7	20·8	48·5
Niemcy	4.8	—	4.8
624 — Juta (*jute*)	889·8	1·115·8	3.683·2
Anglja	45·3	3·6	299·2

Poz. tar. cel.	Kwiecień (*April*)	Marzec (*March*)	Od początku roku (*January-April*)
Belgja	77·7	37·5	163·6
Holandja	561·8	797·8	2·083·5
Indje Brytyjskie	160·—	168·—	801·9
Indje Holenderskie	—	18·—	18.—
Niemcy	45·—	90·9	317·—
625 — 626 — **Sizal i inne włókna** (*sisal and others*)	48 8	82·—	181·1
Afryka Bryt.	—	—	3·6
Anglja	12·7	48·3	96·2
Belgja	1·6	—	1.6
Cejlon	—	1·—	1·—
Hiszpanja	—	—	1·—
Holandja	—	3·9	8·3
Indje Bryt.	—	—	6·1
Indje Holend.	1.—	—	1.—
Niemcy	5.8	28.8	34.6
Stany Zjedn.	27.7	—	27.7
646 — 648 **Sznury** (*ropes*)	2·7	3·4	28·1
Anglja	1·—	3.2	15·9
Belgja	1.6	—	1.6
Holandja	—	0·2	0·2
Niemcy	—	—	10·4
719 — **Szmaty** (*rags*)	588·1	484·3	2.275·9
Anglja	189·3	179·5	1.001·1
Belgja	—	8·8	51·8
Danja	—	38·1	65·9
Holandja	60·6	98·8	374·—
Indje Holenderskie Wsch	13·6	—	28·7
Francja	8·7	—	20·5
Finlandja	0.3	—	0.3
Niemcy	8·4	12·4	30·9
Norwegja	—	15·7	15·7
Stany Zjedn. Am.	74·5	85·4	249·—
Szwecja	232·7	45·6	438·—
IX. — Kauczuk, jego surogaty, wyroby z tych materjałów (*rubber & rubber goods*)	**1.399.8**	**726·1**	**3 600·2**
720 — 724 — **Kauczuk** (*rubber*)	1·344·1	712·1	3.248·3
Afryka Bryt.	—	5·3	5.3
Anglja	158·3	65·9	321·6
Australja	—	0·6	19·9
Belgja	21·5	57·5	80·—
Brazylja	—	3·1	3·1
Cejlon	55·6	0·1	55·7
Francja	2·5	1·2	3·7
Holandja	13·—	30·3	70.3
Indje Brytyjskie	128·5	21·2	160·6
Indje Holenderskie Wsch.	143·5	90·4	622·—
Malakka Br.	—	41·5	105·8
Niemcy	821·—	395·—	1·797·2
Siam	—	—	2·8
Stany Zjedn. Am.	0·2	—	0·3
725 — 746 — **Wyroby gumowe** (*rubber goods*)	55·7	14·—	351·9
Anglja	24·2	8·2	53·3
Belgja	—	1·—	1·—
Holandja	7·3	2·7	242·9
Finlandja	21.4	—	21.4
Niemcy	—	—	0·3
Stany Zjedn. Am.	2·8	2·1	31·6
Szwecja	—	—	1·4
X. — Drewno, korek, wyroby z nich; wyroby koszykarskie (*wood, corkwood, wood products & basket wares*)	**125·4**	**91·5**	**326·6**
749 — 751, 753 — **Deski i łaty** (*boards*)	—	—	14·5
Francja	—	—	14·5

Poz. tar. cel.	Kwiecień (*April*)	Marzec (*March*)	Od początku roku (*January-April*)
750 — **Drzewo egzotyczne** (*wood*)	20·6	34·—	66·9
Anglja	1.5	—	1.5
Brazylja	—	—	1·2
Francja	7.8	14·1	21·9
Holandja	—	5.3	5.3
Hiszpanja	0.4	—	0·4
Niemcy	1·—	1·1	3·2
Stany Zjedn. Am.	9.9	13·5	27·3
Włochy	—	—	6·1
757 — 778 — **Wyroby z drzewa** (*wood products*)	69·8	56·4	154.8
Anglja	0.7	0·4	5·7
Estonja	—	52·—	52·—
Finlandja	43·5	0·7	65.3
Holandja	—	1·5	1·6
Litwa	—	—	1·4
Niemcy	4.4	0·1	4·6
Portugalja	—	—	0·2
Stany Zjedn. Am.	21·2	0·5	22·8
Szwecja	—	1·2	1·2
779 — 787 — **Korek, wyroby z korka** (*cork wood*)	35·—	1·1	90·4
Anglja	—	—	0·1
Algier	5.6	—	5.6
Hiszpanja	5·7	0.8	7·6
Portugalja	23·7	0·3	77·1
XI. — Papier i wyroby z niego (*paper & paper wares*)	**2 173 1**	**1.355·2**	**6.891·6**
798, 803, 809 — 8 6 — **Papier i odcinki papierowe** (*paper*)	1.163·3	783·6	4·629·1
Anglja	46·—	3·7	52·5
Belgja	7·6	—	50·9
Estonja	10·2	—	70·—
Finlandja	1.063·9	773·7	4.402·2
Holandja	—	2·2	3·—
Niemcy	—	4·4	14·6
Stany Zjedn. Am.	25·2	—	25·5
Szwecja	10·4	—	10·4
794/1, 2 795 — **Masa drzewna (celuloza)** (*cellulose*)	979·—	546·—	2 157·9
Finlandja	372·8	95·—	1·100·7
Holandja	—	30. —	30·—
Szwecja	606·2	421·—	1.027·2
797 — 803 — **Papa dachowa i tektura** (*cardboard*)	—	4·5	4·5
Finlandja	—	4·5	4·5
807, 808 — **Fibra** (*fibre*)	29·7	20·—	95·5
Belgja	12·9	5·4	41.8
Ceylon	15.7	—	15·7
Holandja	—	5·1	7.1
Meksyk	1.1	—	1.1
Niemcy	—	1·—	1·—
Stany Zjedn. Am.	—	8·5	28·8
836 — 847 — **Książki i broszury** (*books*)	1·1	1·1	4·6
Anglja	0·2	0·1	1·1
Belgja	—	—	0·1
Danja	0·1	—	0·4
Finlandja	—	0·1	0·2
Francja	—	0·1	0·1
Holandja	—	—	0·3
Stany Zjedn. Am.	0·8	0·5	1·8
Szwecja	—	0·3	0·5
Włochy	—	—	0·1
XII. — Wyroby kamieniarskie ceramiczne, szklane (*stone, ceramic & glass wares*)	**157·6**	**51 6**	**407·4**
862 — 887 — **Wyroby ceramiczne** (*ceramic wares*)	63·4	14·7	153·7

Poz. tar. cel.	Kwiecień (*April*)	Marzec (*March*)	Od początku roku (*January-April*)
Anglja	0·7	0.8	3·4
Belgja	36·2	—	36·2
Estonja	—	—	11·7
Finlandja	10·2	13·9	37·4
Niemcy	16·3	—	16·3
Norwegja	—	—	48·7
896 — 927 — **Szkło i wyroby** (*glass wares*)	94·2	36·9	253·7
Anglja	0·1	—	0·2
Belgja	8.4	9·9	28·8
Estonja	19·1	27·—	112·—
Finlandja	66·5	—	112·6
Francja	0·1	—	0·1
XIII. — Metale i wyroby z nich (*metals & metal products*)	**32.128·6**	**19.468·9**	**91.523·1**
925, 929, 931, 978 — 981 — **Metale różne** (*various metals*)	675·2	471·5	2.019·1
Anglja	66·5	18·7	116·9
Belgja	40·7	164·9	306.5
Chiny	10·7	—	10·7
Hiszpanja	4·6	—	6·7
Holandja	0·6	6.4	10·9
Indje Holend.	—	210·4	210·4
Niemcy	—	1·1	2·9
Norwegja	346·5	52·4	976·2
Stany Zjedn. Am.	—	1·5	1·5
Szwecja	203·6	16·1	374.4
Włochy	2·—	—	2·—
927/11 — 3 — **Żelastwo (złom)** (*scrap iron*)	30.636·1	18·213·8	86.399·8
Anglja	9·294·3	3.594·7	14.490·7
Belgja	4·928.4	2.438·4	9.206·5
Danja	2.833·4	4.425·4	13.663·8
Estonja	—	—	106·6
Francja	4·927·9	1·460·9	9.576·7
Holandja	2.023·5	3.210·9	8.495·7
Irlandja	—	—	1.026·9
Kuba	—	—	5.100·3
Litwa	155·6	48·5	204·1
Niemcy	375·4	174·9	1.847·8
Norwegja	2.434·3	2.647·5	6.499·8
Portugalja	1.533·8	—	1·533·8
Stany Zjedn. Am.	1 254·6	—	13·559·6
Szwecja	874·9	212·6	1·087·5
930, 932, 935, 942, 946 — 952, 955 — 965 — **Wyroby żelazne i stalowe** (*iron and steel products*)	101·6	89·5	618·2
Anglja	20·3	51·6	150·6
Belgja	—	—	215·4
Danja	0·4	—	0·7
Finlandja	0·2	—	8·5
Holandja	—	0·9	4·9
Niemcy	—	—	8·2
Norwegja	47·6	—	48.1
Stany Zjedn. Am.	8·4	10·5	59·8
Szwecja	24·7	26·5	122·—
966/1 — 4 — **Cyna** (*tin*)	12·6	4·2	58·1
Anglja	1·—	—	1.—
Chiny	10·5	—	10·5
Holandja	1·1	3·2	36·2
Indje Holenderskie	—	—	9·4
Niemcy	—	1·—	1·—

Poz. tar. cel.	Kwiecień (*April*)	Marzec (*March*)	Od początku roku (*January-April*)
968/1 — 4 **Cynk** (*zinc*)	0·4	—	3·4
Anglja	0·4	—	0·4
Niemcy	—	—	3·—
969/1—5— **Ołow** (*lead*)	1·2	18·—	19·2
Anglja	1·2	18·—	19·2
977 — **Miedź** (*copper*)	701·5	671.9	2.405·3
Anglja	—	52·4	284·8
Belgja	70.6	61·2	498·7
Chile	188·2	—	188.2
Holandja	—	—	127·1
Indje Holend. Wsch.	—	—	203·8
Kanada	—	101·7	101·7
Niemcy	—	—	25·4
Stany Zjedn. Am.	350·9	380·4	797·4
Szwecja	91·8	76·2	178·2
XIV. — Maszyny aparaty, sprzęt elektrotechniczny (*machinery, apparatus electric products*)	**122·9**	**192·1**	**1·052·—**
1037 — 1098 — **Maszyny, aparaty oraz ich części** (*machinery*)	115·2	170·4	901·5
Anglja	48·—	92·7	548·4
Belgja	0·4	—	2·1
Danja	0·4	0.4	2·5
Finlandja	—	—	3·4
Francja	—	—	4·3
Hiszpanja	—	—	0·4
Litwa	—	—	1·7
Niemcy	—	2·1	2·3
Norwegja	—	0·2	0·5
Stany Zjedn. Am.	43·8	62·6	208·—
Szwecja	22·6	12·4	80·8
Turcja	—	—	47·1
1099 — 1132 — **Materjały i przewody elektryczne** (*electric products*)	7·7	21·7	150·5
Anglja	2·2	0·3	92·—
Belgja	1·9	11·1	23·6
Danja	—	—	0·1
Finlandja	0·3	—	0·3
Holandja	—	—	12·7
Stany Zjedn. Am.	2.9	10·2	20·9
Szwecja	0·4	0.1	0·9
XV. — Środki transportowe (*transports*)	**52·1**	**50·3**	**142·2**
1136 — 1145, 1155 — **Samochody, motocykle oraz ich części** (*motor cars and parts*)	52·1	50·3	142·2
Anglja	2·9	2·6	5·7
Danja	3,1	—	3·1
Stany Zjedn. Am.	46·1	47·7	133·4

Poz. tar. cel.	Kwiecień (*April*)	Marzec (*March*)	Od początku roku (*January-April*)
XVI. — Wagi, narzędzia, instrumenty aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne	8·3	13·—	68·4
(*balences, tools, instruments typewriters & parts*)			
1168/1 — 11 — Aparaty fotograficzne, filmy i płyty (*photographical apparatus*)	5·8	3·4	49·4
Anglja	0·4	—	0.4
Danja	0.4	—	0·4
Stany Zjedn. Am.	5·—	3·4	48·6
1169 — Maszyny do pisania, rachowania i części (*typewriters and parts*)	2·5	9·6	19·—

Poz. tar. cel.	Kwiecień (*April*)	Marzec (*March*)	Od początku roku (*January-April*)
Anglja	0·1	1·—	1·—
Stany Zjedn. Am.	2·3	8·4	17·5
Szwecja	0·1	0·2	0·4
XVII—XX — Towary różne, oddzielnie niewymienione	9·5	95·2	185·8
(*various*)			
Anglja	2·6	3·2	69·2
Belgja	—	1·—	2·8
Danja	0·3	—	0.3
Estonja	0·4	—	0·6
Finlandja	0·1	0·5	1·4
Francja	0·8	0·1	2·1
Holandja	3·3	0·8	8·7
Litwa	—	0·5	1·1
Niemcy	—	37·—	42·1
Palestyna	0.5	1·8	2·6
Stany Zjedn. Am.	1·—	46·3	49·8
Szwecja	0·5	3·1	4·1
Włochy	—	—	0·1
Norwegja	—	0·3	0·3
Hiszpanja	—	0·6	0·6

B. Wywóz (*exports*)

Poz. tar. cel.	Kwiecień (*April*)	Marzec (*March*)	Od początku roku (*January-April*)
Cały wywóz	506.311·1	510 885·3	1.854.420·8
I. — Wytwory pochodzenia roślinnego	2.392·5	546·6	5.716·1
(*plants products*)			
9 — Groch (*pease*)	2·—	—	55·2
Anglja	—	—	34·3
Litwa	2·—	—	2·—
Stany Zjedn. Am.	—	—	18·9
17, 23, 25 — Nasiona (*seeds various*)	0.4	29·4	435·—
Anglja	0·2	—	0·2
Belgja	—	—	35·—
Danja	—	—	0·2
Estonja	0·2	—	0·2
Hiszpanja	—	—	247·—
Holandja	—	1·7	1·7
Irlandja	—	0·2	0·2
Litwa	—	10·—	10·—
Niemcy	—	—	26·1
Portugalja	—	—	60·—
Stany Zjedn. Am.	—	17·5	35·4
Tanger	—	—	19·—
27/1 — 3 — Mąka (*flour*)	3·1	30·5	53·8
Anglja	—	30·5	30·5
Grecja	3·—	—	3·—
Palestyna	—	—	20·—
Stany Zjedn. Am.	—	—	0·2
Szwecja	0·1	—	0.1
27 — Mąka pastewna (*pasture flour*)	750·2	25·—	908·4
Finlandja	335·—	—	468·2
Norwegja	415.2	25·—	440·2
28/1 — 5 — Kasza (*grits*)	—	3·4	15·9
Anglja	—	—	12·5

Poz. tar. cel.	Kwiecień (*April*)	Marzec (*March*)	Od początku roku (*January-April*)
Argentyna	—	3·—	3·—
Hiszpanja	—	0·4	0·4
30 — Ryż wyłuszczony (*husked rice*)	158·1	25·6	748·1
Anglja	—	25·6	589·8
Danja	8·—	—	8·—
Łotwa	—	—	0·2
Niemcy	150·1	—	150·1
31 — Krochmal (*starch*)	—	—	3·8
Anglja	—	—	1·3
Stany Zjedn. Am.	—	—	2·5
32 — Mąka ryżowa (*rice flour*)	335·2	—	856·2
Belgja	—	—	0·9
Norwegja	335·2	—	855·3
35 — Słód (*malt*)	—	156·3	489·2
Stany Zjedn. Am.	—	156·3	489·2
36/1—2 Ziemniaki (*potatoes*)	730·5	—	730·5
Belgja	730,3	—	730·3
Norwegja	0·2	—	0·2
40 — 50 — Warzywa (*vegetables*)	240·3	183·7	633·4
Afryka Bryt.	0·3	—	0·3
Anglja	59·—	50·7	163·5
Argentyna	—	0·4	0·4
Belgja	—	2·5	2·5
Finlandja	53·5	—	53·5
Francja	2 2	—	2·2
Holandja	1·—	0·2	1·2
Norwegja	37·7	—	55·2
Stany Zjedn. Am.	86·6	129·9	324·6
Szwecja	—	—	30·—
51 — Chmiel (*hop*)	24·8	8·3	134·2
Anglja	0·5	—	28·—
Argentyna	3·1	—	3·1
Brazylja	4·6	6·2	15·4
Belgja	—	2·1	2·1

errata nr. 3 str. 16, różne — jest 82·3 winno być 71·—
„ „ „ „ „ — „ 92·4 „ „ 81·1,
nr. 3 str· 16, różne — jest 13·3 winno być 2·—,
„ „ „ „ „ — „ 13·8 „ „ 2·5.

Poz. tar. cel.	Kwiecień (*April*)	Marzec (*March*)	Od początku roku (*January-April*)
Irlandja	—	—	31·4
Holandja	16·6	—	47·9
Stany Zjedn. Am.	—	—	6·3
52 — **Grzyby suszone** (*dried mushrooms*)	3·3	23·—	35·9
Anglja	—	—	0·2
Argentyna	1·8	—	1·8
Stany Zjedn. Am.	1.5	23·—	33·9
53 — 58 — 60 — 64 — **Owoce świeże** (*fresh fruits*)	105·2	46·—	297·8
Danja	0·4	32·2	33·9
Holandja	92·1	—	110·—
Niemcy	12.7	12·8	146.9
Norwegja	—	—	7·—
59 — 61 — 63 — 66 — **Owoce suszone** (*dried fruits*)	0·1	—	79·8
Danja	—	—	1·1
Holandja	0.1	—	0·1
Szwecja	—	—	0·5
W. M. Gdańsk	—	—	77·3
Stany Zjedn. Am.	—	—	0·8
67 — 68 — **Konserwy owocowe** (*preserved fruits*)	3·5	3·7	9·7
Afryka Bryt.	—	0·1	0.1
Chiny	—	—	0·6
Danja	—	—	1·6
Szwecja	0·1	—	0·1
Grecja	0.2	—	0·2
Palestyna	2·5	2·1	4·7
Stany Zjedn. Am.	0·7	1·5	2·4
69 — 72 — **Orzechy i migdały** (*nuls & almonds*)	—	—	10·—
Włochy	—	—	10·—
76 — **Kawa** (*coffee*)	0·6	3·—	10.3
Belgja	—	—	0·6
Danja	—	1·4	1·4
Holandja	—	0·2	2·5
Szwecja	—	—	3·8
W. M. Gdańsk	0·6	—	0·6
Tunis	—	1·4	1·4
78 — **Herbata** (*tea*)	0·5	—	0·5
Anglja	0·5	—	0·5
Danja	—	—	—
80 — **Kakao** (*cocoa*)	34·—	—	38·1
Holandja	—	—	—
Niemcy	34·—	—	34·—
Rumunja	—	—	—
Szwecja	—	—	4·1
81, 82 — **Korzenie** (*spices*)	—	—	—
Belgja	—	—	—
Palestyna	—	—	—
95, 97 — **Żywica** (*resin*)	—	—	146·—
Holandja	—	—	0·5
Łotwa	—	—	—
Niemcy	—	—	145·5
103/1 — 3 — **Wiklina** (*osier*)	0·7	8·7	24·3
Danja	—	8·7	23·6
Finlandja	—	—	—
Grecja	—	—	—
Palestyna	0·7	—	0.7
Szwecja	—	—	—

Poz. tar. cel.	Kwiecień (*April*)	Marzec (*March*)	Od początku roku (*January-April*)
II. — Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego (*live animals & animal products*)	**4.867·6**	**3.452·2**	**13.537.4**
116/3 — **Sledzie świeże i mrożone** (*herrings fresh and froren*)	186·1	—	186·1
Anglja	186.1	—	186·1
117/12 — **Śledzie solone** (*herrings salted*)	4·8	26·8	44·2
Estonja	—	—	7·—
Palestyna	—	—	5·1
Stany Zjedn. Am.	—	—	0.5
Finlandja	—	—	12·6
Niemcy	—	12·6	14.2
Norwegja	4.8	14·2	4·8
121/3 a — **Bekony** (*bacon*)	2.139·—	2.717·8	8.996·7
Anglja	2.138·7	2.717·8	8·996·4
Niemcy	0·3	—	0·3
121/2 b — **Ptactwo bite (drób)** (*poultry*)	89·8	150·9	399·3
Anglja	89·8	150·9	399·3
125 — **Jaja** (*eggs*)	2·402.3	539·5	3·788.3
Anglja	2·021.5	449·3	3.284·2
Belgja	—	—	—
Hiszpanja	349·3	90·2	460·6
Holandja	31·5	—	31.5
Niemcy	—	—	12·—
127 — **Masło** (*butter*)	0·2	—	0.2
Palestyna	0·2	—	0·2
128/1 — 4 — **Sery** (*cheese*)	3·1	1·4	6·7
Palestyna	—	—	0·8
Stany Zjedn. Am.	2.4	1·4	5·2
W. M. Gdańsk	0·7	—	0·7
129/1—5 **Kazeina** (*caseine*)	20·—	—	20·—
Niemcy	20.—		20·—
131/1 — 3 — **Puch i pierze** (*feathers and down*)	2·3	7·4	24·8
Anglja	0·3	0·1	1·5
Norwegja	—	4·9	4·9
Palestyna	0·1	—	0.1
Stany Zjedn. Am.	1·9	2·4	8·—
Szwecja	—	—	10·3
134/1 — 3 — **Szczecina** (*bristle*)	4·5	1·4	21·7
Anglja	4·3	1·1	18·2
Belgja	—	—	2·6
Egipt	—	—	0·2
Stany Zjedn. Am.	—	—	0·2
Szwecja	0·2	0·2	0.4
Syrja	—	0·1	0·1
137/2 a, b — **Jelita** (*bowels*)	15·5	7·—	49·4
Belgja	0·2	—	0·2
Danja	7·2	1·7	15.4
Francja	—	—	3·7
Niemcy	7.5	3·9	27·1
Stany Zjedn. Am.	—	0·3	1·3
Szwecja	0·6	1·1	1.7
III. — Wytwory pochodzenia mineralnego (*mineral products*)	**462.965.8**	**472.620·6**	**1.699·466.8**
148 — **Kamienie** (*stones*)	—	4·—	4·3
Egipt	—	—	—
Norwegja	—	—	0·3
Szwecja	—	—	—
W. M. Gdańsk	—	4·—	4.—

errata: nr. 4 str. 16, różne — jest 82·3, winno być: 71·—;
„ „ „ „ — jest 187.6, „ „ 176·3;

nr. 4 str. 16, różne — jest 13·3, winno być: 2·—;
„ „ „ „ — jest 60.1, „ „ 48·8.

Poz. tar. cel.	Kwiecień (*April*)	Marzec (*March*)	Od początku roku (*January-April*)
151/1 — 2 — **Kreda** (*chalk*)	—	—	—
Bułgarja	—	—	—
152/2 — 4 — **Gips** (*plaster of Paris*)	0·5	—	48·3
Anglja	0·5	—	0·5
Szwecja	—	—	47·8
153/1—2 **Wapno** (*lime*) .	15·—	—	15·—
Palestyna	15.—	—	15·—
154 — **Cement** (*cement*) .	45·2	600·—	1.277·4
Norwegja	45·2	—	47·2
Palestyna	—	600.—	1·230·2
169/1—2—**Azbest** (*asbestos*)	0·2	2.3	3·—
Estonja	—	—	—
Szwecja	0·2	2·1	2·8
Francja	—	0·2	0.2
174/1 — 2 — **Sól kuchenna** (*salt*)	11·2	140·—	701·2
Danja	—	—	550·—
Estonja	—	—	—
Finlandja	11·2	140·—	151·2
177/1 a — **Ruda żelazna** (*iron ore*)	152·4	50·8	763·3
Belgja	—	—	436·9
Finlandja	—	—	1·3
Niemcy	—	—	—
Stany Zjedn. Am. ...	152.4	50·8	304·8
Szwecja	—	—	20·3
177/2 — **Ruda manganowa** (*manganese*)	97·2	2.487·5	3.427·2
Belgja	21·—	2.487·5	2.971·—
Holandja	76·2	—	254·—
Stany Zjedn. Am.	—	—	202·2
180/1 — 2 — **Węgiel kamienny** (*coal*)	440·927·7	447.560·9	1.592.826·2
Afryka Francuska	—	—	2.030·—
Algier	17·999·—	14.259·5	51·288·5
Anglja	—	1.250·—	1·250·—
Argentyna	—	—	14.488·—
Belgja	74·878·—	75.712·—	183.812·5
Brazylja	—	755·—	917·8
Danja	17·007·—	13.960·—	67.922·—
Egipt	—	—	17.640·—
Estonja	—	—	1.670·—
Finlandja	3·3[illegible]·—	4.920·—	24.006·—
Francja	13·840·—	7.715·—	41.440·—
Gibralatr	—	—	—
Grecja	3·295·—	6.210·—	33.520·—
Holandja	21.929·—	27.435·—	99·088.8
Indje Bryt.	—	—	—
Irlandja	48·378·2	75.270·—	234.029·2
Jugosławja	6·910.—	—	11·690.—
Kanada...	—	—	—
Łotwa	—	—	2.840·—
Malakka Br.	—	4.150·—	5.350·—
Niemcy	—	310·—	620·—
Norwegja	20·480·—	12.160·—	70.266·—
Portugalja	2.000·—	—	2.000·—
Rumunja	11·885·—	—	11·885·—
Szwecja	138·547·5	136.816·—	533·324·—
Włochy...	60·429·—	66.638·4	181.748·4
180/1 — 2 — **Węgiel bunkrowy** (*bunker coal*) ...	14.444.4	14.375·—	63·257·5
82 — **Koks** (*coke*)... ...	7·265·—	7.040·—	36·455·—
Finlandja	—	300·—	300·—
Francja	—	320·—	320·—
Grecja	2.665·—	1.030·—	7·932·—

Poz. tar. cel.	Kwiecień (*April*)	Marzec (*March*)	Od początku roku (*January-April*)
Holandja	—	—	2.100·—
Irlandja	—	25·—	50·—
Jugosławja	500·—	—	1000·—
Łotwa	—	—	200·—
Norwegja	200·—	—	850·—
Szwecja	3.150·—	3.815·—	15.533·—
Włochy...	750·—	1.550·—	8.170·—
191/1 — 2 **Naftalin** (*naphtaline*)..	—	351·—	657·1
Stany Zjedn. Am.. ...	—	351·—	657·1
197 — 200 — **Oleje** (*oils*) .	7·—	9·1	31·3
Anglja	—	6.4	7·7
Finlandja	—	—	1·5
Łotwa	7·—	—	7·—
Niemcy	—	2·7	2·7
Norwegja	—	—	12·4
200/3 — **Materjały pędne** (*gas oils*)	—	—	—
Kanada	—	—	—
IV.—Woski i tłuszcze, oleje pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz osobno wymienionych (*wax, fats, vegetable & animal oils*)	**14·9**	**9·2**	**88·6**
205 — 214 — **Tłuszcze i oleje roślinne** (*vegetable oils and fats*)	—	2·2	2·2
Anglja	—	2·2	2·2
Holandja	—	—	—
215, 217, 218 — **Tłuszcze zwierzęce surowe** (*raw fats*)	14·9	7·—	86·4
Anglja	—	0·4	0·4
Belgja	—	—	—
Danja	0·1	3·8	16·5
Holandja	—	—	15·3
Niemcy	14·8	2·8	17·6
Norwegja	—	—	36·6
V. — Przetwory spożywcze — tytoń (*foodstuffs, tobacco*)	**9.226·9**	**3.980·—**	**35.641·3**
242 — **Wędliny (szynki)** (*hams*)	190.4	244·6	895·4
Anglja	179·7	238·2	859·9
Belgja	—	1·6	3·3
Francja	0·2	—	0·2
Grecja	—	—	0·3
Holandja	—	0·3	0·3
Luxemburg	—	0·1	0.1
Marokko	—	—	0·4
Meksyk	0.5	2.5	3·—
Niemcy	—	—	0·2
Norwegja	—	0·5	0·5
Stany Zjedn. Am. ...	10·—	1·4	26·6
Tunis	—	—	0·6
243/1 — 2 — **Konserwy mięsne** (*preserved meat*)	207.4	242·5	617·1

Errata: Nr. 3, str· 18, oleje — jest 12·4, winno być 1·3
„ „ „ „ „ — „ 1·3 „ „ 1·5
„ „ „ „ „ — „ 1.5 „ „ 12·4

Nr. 3, str. 18, Niemcy wykreślić 36·6
„ „ „ „ Norwegja winno być 36·6

Poz. tar. cel.	Kwiecień *(April)*	Marzec *(March)*	Od początku roku *(January-April)*
Afryka Bryt.	—	—	0·1
Anglja	200·5	220·4	575·2
Egipt	1.9	—	1·9
Francja	—	0·4	0·4
Grecja	4.5	—	4·5
Indje Bryt.	0·1	—	0·3
Palestyna	0·4	—	3·5
Stany Zjedn. Am.	—	21·7	31·2
254 — 256 — **Ryby** *(fishes)*	0·8	4·8	15·—
Anglja	—	—	1·—
Holandja	—	—	1·4
Palestyna	0·8	—	2·8
Stany Zjedn. Am.	—	4.8	9·8
259 — 260 — **Cukier** *(sugar)*	**4.639·4**	**2.497·3**	**16.506·9**
Argentyna	—	1·514·—	1.514·—
Belgja	—	50·5	50.5
Estonja	554·4	252·—	1·209·9
Finlandja	—	—	101·—
Francja	—	—	4·101·8
Holandja	3.586·4	—	7.598·5
Malta	—	—	255·—
Norwegja	145·8	281·4	924·—
Niemcy	—	95·7	95·7
Syrja	—	100·8	100·8
Stany Zjedn. Am.	—	1.3	1·3
Włochy	352·8	201·6	554.4
272 — 273, 276, 278 — **Napoje alkoholowe prócz wina** *(alcohols, wine excepted)*	1·9	10·8	25·4
Anglja	1·—	2·2	5·4
Argentyna	—	—	—
Estonja	—	—	0·1
Francja	—	—	0·9
Holandja	—	0·4	0·4
Hiszpania	—	—	0·2
Niemcy	—	—	—
Palestyna	—	0·4	0·4
Stany Zjedn. Am.	0·9	7·6	17·8
Szwecja	—	0·2	0 2
274 — **Spirytus** *(spirits)*	97·1	—	100·5
Anglja	—	—	97.1
Holandja	97.1	—	—
Stany Zjedn. Am.	—	—	3·4
280 — 282 — **Wino** *(wine)*	10.6	—	10.6
Anglja	—	—	—
Holandja	10.6	—	10·6
287 — **Makuchy** *(oil cokes)*	4.057·8	980 —	8.713·8
Belgja	580·—	830·—	3.298·—
Danja	2·219·8	—	2·870.8
Finlandja	—	150·—	150·—
Holandja	—	—	1.137·—
Szwecja	1·258·—	—	1.258·—
289 — **Melasa** *(molasses)*	—	—	8.730·—
Stany Zjedn. Am.	—	—	8.730·—
293, 294/1, 2, 3, 6 — **Tytoń** *(tobacco)*	21·5	—	26·6
Łotwa	—	—	—
Belgja	21·5	—	21,5
W. M. Gdańsk	—	—	5·1
VI. — Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**4.047·4**	**3.617·2**	**12.135·1**
295/6 — **Siarka** *(sulphur)*	—	—	0·6
Finlandja	—	—	—
Litwa	—	—	—
Stany Zjedn. Am.	—	—	0·6

Poz. tar. cel.	Lwiecień *(April)*	Marzec *(March)*	Od początku roku *(January-April)*
295 — 491 — **Przetwory chemiczne** *(chemicals)*	**62·9**	**19·1**	**129·2**
Anglja	0·1	0·1	2·3
Belgja	—	5.7	5·7
Brazylja	2·8	—	2·8
Chiny	—	—	11·6
Egipt	—	—	0·7
Finlandja	—	—	6·1
Hiszpanja	9·4	—	11·7
Holandja	19·7	0·1	28·3
Litwa	—	—	—
Niemcy	10·—	—	13·2
Palestyna	2.8	4·8	7·6
Rumunja	4·5	—	4·5
Stany Zjedn. Am.	13·6	3·4	29·7
Szwecja	—	5·—	5.—
299/18 — **Soda** *(soda)*	**480·9**	**693·7**	**1.960·2**
Estonja	202.—	101·—	303·—
Finlandja	263·7	475·8	1.115·3
Łotwa	15·2	116.9	539·4
Niemcy	—	—	2·5
300/2 — **Salmiak** *(salmiac)*	–	**72·2**	**119·8**
Anglja	—	20·7	31·4
Belgja	—	16·8	28·—
Finlandja	—	0·8	0·8
Egipt	—	—	1·1
Grecja	—	—	0·6
Holandja	—	—	2·—
Indje Brytyjskie	—	—	11·8
Niemcy	—	11.5	14·6
Stany Zjedn. Am.	—	22·4	29·5
303/4 — **Węglik wapnia (karbid)** *(carbid)*	**53·5**	**53.5**	**267·9**
Belgja	53·5	—	214·4
Holandja	—	53·5	53·5
411/1, 415 — **Farby ołowiane** *(lead dyes)*	—	**3·6**	**14·3**
Danja	—	2·3	2·3
Holandja	—	—	—
Niemcy	—	—	0·3
Palestyna	—	1·3	1·5
Stany Zjedn. Am.	—	—	9·3
W. M. Gdańsk	—	—	0·9
411/2 — **Biel cynkowa** *(zinc white)*	**272· –**	**264·3**	**778·9**
Argentyna	43·6	—	43.6
Brazylja	141·4	120.8	308·6
Belgja	6·4	—	6·4
Chiny	—	18·6	37·3
Danja	—	12·7	22·6
Egipt	—	—	—
Estonja	10.9	1·2	18·2
Finlandja	19·1	18.2	54·4
Grecja	—	—	8·7
Holandja	12·2	19·4	63·1
Litwa	—	—	—
Norwegja	12·8	54·7	70·4
Niemcy	1·6	—	1·6
Palestyna	0·6	—	4·—
Stany Zjedn.	13·5	7·—	20·5
Szwecja	1·4	11·7	111·—
Turcja	—	—	—
Włochy	8·5	—	8·5
424, 425, 426, 427 — **Garbniki** *(tanning extracts)*	—	**43·7**	**89·—**
Danja	—	—	10·2
Litwa	—	10·—	40·—
Finlandja	—	—	3·3
Szwecja	—	—	1·8
Niemcy	—	33·7	33·7
429—454 — **Artykuły kosmetyczne** *(cosmetic)*	0·2	**3·7**	**3·7**
Holandja	0·2	—	0·2
Palestyna	—	3·7	3·7

Poz. tar. cel.	Kwiecień *(April)*	Marzec *(March)*	Od początku roku *(January-April)*
466, 470 — Klej i żelatyna *(gluc and gelatine)*	7·5	16·4	33·—
Afryka Bryt.	—	—	—
Anglja	2·1	—	2·1
Indje Brytyjskie	—	1·1	1·1
Palestyna	5·2	—	11·5
Stany Zjedn. Am.	—	15·3	15·3
Szwecja	—	—	2·8
Włochy	0·2	—	0·2
476 — Mączka kostna *(bonny flour)*	—	—	—
Szwecja	—	—	—
479 — Sól potasowa *(potassium salts)*	—	—	—
Danja	—	—	—
Szwecja	—	—	—
480 — Saletra *(salpetre)*	21·6	400·—	1.322·2
Finlandja	21·6	400·—	1.322·2
481, 482, 483, 485 — Nawozy azotowe *(nitrates)*	3·148.8	2047·—	7.416·1
Finlandja	100.8	—	100.8
Hiszpanja	3·048.—	2047·—	7·315.3
VII. — Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides furs, leather goods)*	**23·2**	**55.4**	**187.8**
492 — 513 — Skóry *(skins and hides)*	19·4	28·2	89·6
Anglja	0·6	0·7	2·4
Belgja	4·—	—	6·1
Estonja	—	—	—
Finlandja	—	3·7	11.1
Grecja	—	1·5	5·4
Holandja	8·5	0·5	18·3
Kolumbja	—	0·2	0·2
Niemcy	—	14·6	24·3
Palestyna	—	—	0·2
Stany Zjedn. Am.	6·3	7·—	21·6
516 — 533 — Futra *(furs)*	3·6	26·3	96·9
Anglja	3·3	2·7	15·4
Belgja	—	—	2·—
Stany Zjedn. Am.	0·3	23·6	79·5
534 — 559 — Wyroby Skórzane *(leather goods)*	0·2	0·9	1·3
Anglja	0·1	0·9	1·2
Niemcy	—	—	—
Stany Zjedn. Am.	0·1	—	0.1
VIII. — Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textiles materials and their products)*	**388·6**	**625·6**	**1.899.4**
561, 562, 572, 574 — Przędza jedwabiu *(sile yarn)*	26·9	20·4	83·3
Anglja	0·3	0·3	0·6
Argentyna	—	—	2·—
Chiny	7·1	18·—	25.1
Danja	0·2	—	0.2
Egipt	15·6	—	31·3
Estonja	—	—	0·3
Finlandja	0.1	0·8	0·9
Niemcy	—	—	16·2
Norwegja	0·7	0·1	1·9
Szwecja	2·9	1·2	4·8

Poz. tar. cel.	Kwiecień *(April)*	Marzec *(March)*	Od początku roku *(January-April)*
563 — 570, 597 — 605, 613 — 622 — Tkaniny *(textiles)*	287·2	332·6	1·041·6
Afryka Br.	5·—	7·7	24·1
Afryka Hiszp.	—	0·4	0·6
Anglja	148·9	130·5	436·6
Algier	4·3	—	4·3
Argentyna	4·9	1·1	15·4
Belgja	0·9	2·2	8·2
Brazylja	0·1	3.9	4·—
Chiny	17·3	9·5	34·1
Danja	0·7	1·7	3·5
Egipt	0·9	0.2	2·5
Estonja	—	—	1·5
Finlandja	2·—	2·3	5·—
Francja	—	1·5	1·5
Grecja	0·3	—	5·4
Holandja	22.—	58·4	130·6
Indje Brytyjskie	—	10·5	18·5
Indje Holenderskie	—	4·6	5·—
Irak	—	4·4	4·4
Irlandja	11· -	13·5	40·1
Japonja	—	—	2·9
Kanada	—	0·9	0·9
Łotwa	0·5	—	0·5
Mandżurja	13·2	29·7	70·4
Marokko	—	4·2	21·—
Niemcy	10·2	28·2	52·6
Norwegja	0·9	0·6	2·2
Palestyna	2·3	6·8	24·8
Persja	0·1	4·—	5·8
Portugalja	—	—	0·2
Stany Zjedn. Am.	39·4	0·3	102·3
Szwecja	0·1	0·9	1·2
Syrja	2·2	4·6	10·4
Tanger	—	—	0·9
Tunis	—	—	0·2
589/1, 2, 592—Wełna *(wool)*	5·1	1·3	10·5
Anglja	1·6	—	3·4
Australja	1·8	—	1.8
Belgja	1.—	0·3	1·3
Danja	0·3	—	0.3
Holandja	—	—	1·3
Francja	0.4	—	0.4
Niemcy	—	1·—	1·4
Stany Zjedn. Am.	—	—	0·6
593, 594 — Przędza wełniana *(wool yarn)*	0·4	2·5	2·9
Finlandja	—	0·1	0·1
Holandja	0·4	2·4	2·8
Niemcy	—	—	—
606—609—Bawełna *(cotton)*	8·2	63·9	262·8
Anglja	0·2	0·2	14·9
Estonja	—	49·3	189·5
Finlandja	—	0.4	0.8
Holandja	0.2	—	0·2
Irlandja	—	2·3	2·3
Łotwa	—	7·2	40·5
Niemcy	0·7	2·1	4·6
Palestyna	—	—	—
Persja	—	2·4	2·4
Szwecja	7·1	—	7·6
611 — 612 — Przędza bawełniana *(cotton yarn)*	34·9	116·6	266·8
Anglja	3·1	8·9	16·9
Egipt	—	—	15·5
Finlandja	—	0·9	1·8
Holandja	0·4	2·2	2·6
Litwa	23·6	101·9	216·3
Niemcy	0.5	—	0.5
Norwegja	0·4	—	0·4
Palestyna	0·2	2·7	2·9
Syrja	—	—	2·9
Szwecja	—	—	0·3
W· M· Gdańsk	6.7	—	6,7
623 — Konopie *(hemp)*	23·4	48·4	121.—
Anglja	—	—	—
Niemcy	—	—	0·1
Stany Zjedn. Am.	23·4	48·4	120.9

Poz. tar. cel.	Kwiecień (*April*)	Marzec (*March*)	Od początku roku (*January-April*)
623/2 — **Pakuły** (*hards*)	—	39·9	98·8
Belgja	—	39·9	79·6
Holandja	—	—	19·2
Stany Zjedn. Am.	—	—	—
646 — 648 — **Sznury** (*ropes*)	—	—	5·2
Danja	—	—	0·1
Holandja	—	—	—
Litwa	—	—	2·3
Palestyna	—	—	2·8
719 — **Szmaty** (*rags*)	2·5	—	6·5
Anglja	0·5	—	1·4
Holandja	—	—	0·4
Niemcy	2·—	—	4·7
Stany Zjedn. Am.	—	—	—
IX. — Kauczuk, jego surogaty, wyroby z tych materjałów (*rubber and rubber goods*)	**25—**	**84·6**	**210·7**
725 — 746 — **Wyroby Gumowe** (*rubber goods*)	25·—	84·6	210·7
Anglja	—	0·3	1·6
Albanja	0·3	—	0·3
Belgja	20·3	28·2	97·3
Chiny	—	0·9	0·9
Danja	—	0·3	0·8
Holandja	—	54·3	90·5
Kol. włoskie	0·6	—	0·6
Litwa	1·—	—	1·—
Łotwa	2·—	—	2·9
Niemcy	0.8	—	4·6
Norwegja	—	0·1	0·4
Sudan	—	—	0·4
Stany Zjedn. Am.	—	—	5·8
Szwecja	—	0·5	0·5
Urugwaj	—	—	3·1
X. — Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie (*wood, corkwood, wood products & basket wares*)	**15.993.3**	**13.887·5**	**52.359·7**
747/3, 4 — **Kopalniaki i Słupy telegraficzne** (*telegraph poles*)	79.7	—	3.804·1
Anglja	79·7	—	3.804·1
Egipt	—	—	—
749, 750, 751 — **Deski i łaty** (*boards*)	14.604·3	12.573·2	44.102·1
Afryka Brytyjska	15·5	46·1	61·6
Anglja	12.197·8	12.314·6	40.613·2
Argentyna	16·1	—	16·1
Belgja	799·7	—	799·7
Grecja	—	—	—
Holandja	—	—	188·2
Indje Brytyjskie	—	—	9·7
Inrlandja	738·2	—	738·2
Marocco	—	—	—
Niemcy	—	—	2·2
Palestyna	298·9	—	329.1
Stany Zjedn. Am.	538·1	212·5	1·344·1
757 — 778 — **Wyroby z drzewa** (*wood products*)	542.7	537·6	1.260·9
Anglja	5·8	17·4	24·9
Belgja	8.7	—	8·7
Chiny	40·5	25·5	66.—
Danja	—	1·8	1·8
Egipt	—	—	3·1
Grecja	—	—	—

Poz. tar. cel.	Kwiecień (*April*)	Marzec (*March*)	Od początku roku (*January-April*)
Holandja	420·8	361·1	846·5
Indje Brytyjskie	—	7·8	15·4
Japonja	—	69·8	69·8
Kolonje Portugalskie	31·—	—	31·—
Malakka Br.	—	—	8·9
Niemcy	1·1	33·5	40·6
Palestyna	6·—	5·3	24·3
Stany Zjedn. Am.	28·8	15·4	119.7
Syrja	—	—	0·2
757/3 — **Klepki** (*staves*)	96·2	66·5	220.—
Estonja	56·3	66·5	172·2
Grecja	—	—	7·9
Egipt	31·7	—	31·7
Norwegja	8·—	—	8·—
Stany Zjedn. Am.	0·2	—	0·2
772/1, 2, 773—**Dykty i forniery** (*plywoods & veveers*)	464.3	550·4	2·207·8
Afryka Bryt.	15·3	78·6	99·3
Algier	—	—	7·4
Anglja	1.1	4.5	73·6
Argentyna	—	32·5	144·1
Belgja	74·2	74·5	154·2
Birma	—	—	1·4
Danja	50·2	30·9	114·5
Egipt	15·3	19·9	141·3
Estonja	—	0·2	0·2
Francja	—	—	36·8
Grecja	—	—	160·4
Hiszpanja	—	—	—
Holandja	85·4	53·4	239.6
Indje Brytyjskie	62·1	78·7	224·4
Irlandja	—	—	22·4
Kolonj. Hiszpańskie	—	7·5	7·5
Kolonje Portugalskie	3·7	—	8.3
Malakka Br.	—	—	0·5
Marokko	—	11.9	41·1
Meksyk	80·6	15·—	207·8
Niemcy	74·5	134·3	240·3
Palestyna	—	—	259·7
Siam	—	3·6	3·6
Stany Zjedn. Am.	—	—	5·1
Syrja	—	—	6·—
Tunis	—	3·—	4·5
Włochy	1·9	1·9	3·8
776 — **Meble gięte** (*bentwood furniture*)	136·9	142·2	641·4
Anglja	26·2	23·3	89·—
Afryka Br.	2·8	0·7	7·6
Argentyna	—	—	8·1
Belgja	0·1	—	0·2
Birma	—	—	0·2
Ceylon	—	—	1·2
Egipt	15·3	7·6	39·6
Francja	8·8	—	15·8
Gibraltar	—	—	0·2
Haiti	1·3	—	1·3
Holandja	26·8	30·1	94.9
Indje Brytyjskie	3·1	5·3	19·—
Irak	—	—	2·1
Indje Holend. Wsch.	—	—	4·3
Irlandja	—	—	2·7
Kolonje Portugalskie	2·2	—	2·4
Kolumbja	—	—	6·5
Mauritius	—	—	0·7
Malakka Br.	—	—	7·5
Malta	2·7	1·3	14·2
Meksyk	0·3	—	4·2
Niemcy	1·—	—	14·5
Palestyna	0·9	9·6	45·2
Panama	—	—	4·6
Persja	—	—	0·6
Portugalja	—	—	1·9
Stany Zjedn. Am.	44·—	61·—	235·4
Sudan	—	—	3·7
Syrja	1·2	2.2	8·6
Tunis	0·2	1·1	1·3
Trynidad	—	—	3·9

errata nr. 3 str. 21 wyroby gumowe — jest 0·9 winno być 36·2; nr. 3 str. 21 meble gięte — jest 25·2 winno być 39·5;
„ „ „ „ „ „ — „ 36·2 „ „ 0·9; „ 4 „ „ wyr. z drz. Ind. Br.— „ 60·8 „ „ 69·8.

Poz. tar. cel.	Kwiecień (*April*)	Marzec (*March*)	Od początku roku (*January-April*)
789 — 791 — **Wyroby koszykarskie** (*basket wares*)	**69·2**	**17·6**	**123·4**
Anglja	0·5	3·4	9.9
Litwa	—	—	8.3
Niemcy	2·2	—	2·2
Palestyna	—	0·4	0·4
Stany Zjedn. Am.	66·5	13·8	101·6
Szwecja	—	—	1·—
XI. — Papier i wyroby z niego (*paper & paper wares*)	**1.521·2**	**843·6**	**7.080·8**
792, 803, 809 — 826 — **Papier i obcinki papierowe** (*paper*)	**1.129·6**	**569·—**	**4.936·2**
Anglja	27·2	84·2	283·6
Belgja	10·6	2·—	71·3
Ceylon	—	—	3·4
Cypr	—	—	3·2
Egipt	538·4	101·9	2.007·3
Grecja	198·9	195·2	475·—
Holandja	72·3	111·4	689·3
Łotwa	4·9	—	15·8
Meksyk	—	7·1	7.1
Niemcy	3·—	0·3	5·5
Palestyna	92·1	14·—	603·5
Stany Zjedn. Am.	8·2	—	33 1
Syrja	20·2	21·5	150·3
Szwecja	—	—	4·8
Turcja	153·8	30·6	582·2
W. M. Gdańsk	—	0·8	0·8
794/1, 2, 795 — **Celuloza** (*cellulose*)	**227·2**	**211·7**	**1.348·3**
Egipt	—	—	—
Grecja	5·2	—	5·2
Japonja	—	0·4	0·4
Niemcy	—	—	495·—
Palestyna	2·5	1·3	5·1
Stany Zjedn. Am.	219·5	210·—	842·6
797 — 8 — 9 — 800 — **Papa dachowa i tektura** (*cardboard*)	**158·2**	**54·8**	**759·3**
Anglja	—	—	0·1
Egipt	49·7	—	342·4
Palestyna	49·—	—	189·9
Syrja	59·5	44·8	192·—
Turcja	—	10·—	34·9
807 — 808 — **Fibra** (*fibre*)	—	—	—
Estonja	—	—	—
836 — 847 — **Książki i broszury** (*books*)	**6·2**	**8·1**	**37·—**
Ałgier	0·3	—	0·3
Anglja	0·3	0·6	1·2
Brazylja	—	—	0·2
Belgja	—	0·6	1·6
Danja	0·1	—	0·3
Estonja	0·1	—	0·1
Finlandja	0.1	—	0·2
Litwa	0·1	—	0·1
Łotwa	0·1	—	0.1
Meksyk	0·1	0·1	0·2
Norwegja	—	—	0·2
Palestyna	2·6	1·4	15·7
Portugalja	0·1	—	0·1
Stany Zjedn. Am.	2·3	4·9	15·—
Syrja	—	—	1·2
Szwecja	—	0·4	0·4
Tunis	—	0·1	0·1
XII. — Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane (*stone, ceramic & glass wares*)	**132·5**	**47·5**	**456·7**
862—887 z w. 869—**Wyroby ceramicz.** (*ceramic wares*)	**35·—**	**0·5**	**90·4**
Anglja	0·9	—	1·—
Egipt	27·1	—	51·4
Estonja	—	0·4	9·1
Finlandja	—	0·1	0·1
Grecja	0·1	—	0·1
Holandja	—	—	—
Japonja	0·1	—	0.1
Marokko	—	—	—
Niemcy	—	—	—
Norwegja	—	—	5·3
Palestyna	4·8	—	20·6
Stany Zjedn. Am.	2·—	—	2·2
Szwecja	—	—	0·5
896 — 924 — **Wyroby szklane** (*glass products*)	**97·5**	**47·—**	**366·3**
Algier	—	13 2	46·9
Anglja	—	6·1	6·6
Egipt	43·3	—	152·5
Estonja	—	2·7	4·2
Francja	—	1·1	1·1
Holandja	1·4	—	1·4
Marocco	12·4	—	24·2
Niemcy	—	0·7	0·7
Norwegja	—	—	0·2
Oran	—	8·8	8·8
Kanaryjskie Wyspy	—	—	7·4
Palestyna	26·4	—	63·2
Stany Zjedn. Am.	14·—	8·—	27·9
Tunis	—	6·4	21·2
XIII. — Metale i wyroby z nich (*metals & metals products*)	**4.658·5**	**11.008·5**	**25.408·8**
925/1—**Żelazo surowe** (*iron*)	—	**92·1**	**92·1**
Chiny	—	92·1	92·1
925/2, 3, 4, 5, 929, 931, 978, 981 — **Metale różne** (*various metals*)	**112·3**	**6·6**	**167·4**
Anglja	—	5·6	52·8
Danja	0·1	—	0·1
Grecja	61·8	—	61·8
Portugalja	50·4	—	50·4
Szwecja	—	—	—
W. M. Gdańsk	—	1·—	2·3
930, 932, 933, 942, 946 — — 952, 955 — 965 — **Wyroby żelazne i stalowe** (*iron and steel products*)	**1.635·5**	**2.296·1**	**5.651·3**
Afryka Bryt.	—	—	3·1
Afryka Franc.	0·4	—	0·4
Anglja	88·9	166·2	265·1
Belgja	3·1	7·3	28·2
Brazylja	—	204·5	694·6
Bułgarja	400·—	—	400·—
Chiny	391·8	1.154·7	2.023·9
Danja	2·8	—	5·4
Egipt	9·—	3·1	58·3
Estonja	—	22·7	24·1
Finlandja	2·1	1·3	5·6
Grecja	19.2	12·5	132·6
Holandja	35·9	119·—	318·6
Indje Bryt.	16·5	0·1	16·6
Irak	—	—	0·7
Irlandja	—	0·6	0·6
Japonja	103·9	59.9	163·8
Litwa	—	0·7	0·7
Łotwa	—	—	1·4
Niemcy	95·9	78·6	225·1
Norwegja	98·1	286·4	490·6
Palestyna	273·1	67·1	541·2
Portugalja	91·7	99·5	231·9
Szwecja	1·9	11·7	15·8
Stany Zjedn. Am.	0·4	0.2	1·4
W. M. Gdańsk	—	—	0·8
Włochy	0·8	—	0.8
932/1—**Szyny kolej.** (*rails*)	**2.101·—**	**7.448·6**	**14.644·2**
Brazylja	293·2	5.324·6	8·897·8
Holandja	1·807·8	2.124·6	5.746·4
Danja	—	—	—
937/1 — 3 — **Rury żeliwne** (*iron pipes*)	**182·4**	**297·3**	**874·4**

Poz. tar. cel.	Kwiecień (*April*)	Marzec (*March*)	Od początku roku (*January-April*)
Afryka Bryt.	—	—	6·8
Argentyna	—	—	24·3
Belgja	—	—	12·5
Chiny	32·8	—	32·8
Cypr.	—	—	0·8
Danja	—	—	4·2
Egipt	—	—	0·8
Estonja	—	5·3	5·3
Finlandja	1·5	0·8	3·5
Grecja	1·—	—	1·—
Japońja	—	63·1	107·4
Litwa	1.8	—	1·8
Niemcy	0·4	—	0·4
Norwegja	78·4	214·5	471·7
Palestyna	64·2	13·6	193·1
Szwecja	—	—	—
Syrja	2.3	—	8·—
968/1, 2, 4 — **Cynk** (*zinc*)	**285·1**	**594·—**	**3.099·1**
Algier	—	21.2	26·5
Anglja	—	26.6	339·1
Argentyna	10·2	14·7	24·9
Belgja	50·8	50·8	203·2
Chile	5·5	—	5·5
Danja	3·4	5·4	8·8
Finlandja	—	—	5·—
Grecja	—	—	4·2
Japonja	14·5	—	14·5
Niemcy	44·1	230·8	1.845·2
Norwegja		—	10·—
Palestyna	8·6	—	45·2
Stany Zjedn. Am.	—	46·5	138·—
Szwecja	148·—	198·—	426·—
W. M. Gdańsk	—	—	3·—
968/3 — **Blacha cynkowa** (*zinc sheets*)	**342·2**	**273·8**	**880·3**
Algier	10·—	—	10·—
Anglja	41·—	—	83·5
Australja	0·3	10.8	11·1
Chiny	92·1	77·9	343·—
Danja	14·8	30·2	55·4
Francja	—	—	24·6
Grecja	5·3	—	5·3
Indje Bryt.	2·7	—	2·7
Japonja	97·9	18·8	130·1
Niemcy	45·4	83·8	129·2
Norwegja	0·5	0·1	0·9
Persja	—	51·—	51·—
Szwecja	2·9	1·2	4·2
Venezuela	29·3	—	29·3
969/1 — 5 — **Ołów** (*lead*)	—	—	—
Finlandja	—	—	—
Szwecja	—	—	—

Poz. tar. cel.	Kwiecień (*April*)	Marzec (*March*)	Od początku roku (*January-April*)
XIV. — Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny (*machinery, apparator, electric products*) 1037 — 1098, 1099 — 1132	**35·5**	**78.8**	**161·5**
— Maszyny, aparaty, części (*machinery*)	35·5	78·8	161.5
Anglja	6.5	49·1	78·5
Argentyna	0.8	—	1·1
Australja	—	—	1·9
Brazylja	0·8	—	0·8
Danja	0.8	0·9	1·7
Estonja	1·3	1·3	3·—
Finlandja	0·1	—	0·1
Holandja	—	9·4	9·5
Litwa	—	9·—	9·7
Meksyk	—	2·8	2·8
Norwegja	—	—	1·7
Palestyna	18·9	5·9	43·7
Stany Zjedn. Am.	0.1	0·4	0·6
Szwecja	6·2	—	6·3
Turcja	—	—	0·1
XV — XX. Towary różne. oddzielnie niewymienione (*various*)	**18·2**	**28·—**	**70·1**
Anglja	5·8	7·8	16·4
Argentyna	—	—	0·1
Belgja	0·2	—	1·1
Brazylja	0·5	—	0·5
Danja	—	4·4	4·5
Egipt	—	—	—
Estonja	—	0·5	0·9
Finlandja	—	0·2	0·3
Holandja	0·1	0·2	0·3
Hiszpanja	—	3·1	3·1
Kolumbja	—	—	0·2
Łotwa	1·9	—	1;9
Niemcy	3·2	—	8·9
Norwegja	0·4	0 7	2·1
Palestyna	4·6	10·2	22·5
Portugalja	—	—	0·1
Stany Zjedn. Am.	0.4	0·6	2·7
Szwecja	0·7	0·2	1·3
Urugwaj	—	—	0·2
W. M. Gdańsk	0·3	—	2·8
Włochy	0 1	0·1	0·2

C. Ogólny obrót towarowy zamorski (*total overseas traffic*)

kwiecień	1934 —	600.753·7
marzec	1934 —	580.417·5
kwiecień	1933 —	410.049·—
od początku roku	1934 —	2 .161329·3
od początku roku	1933 —	1.669.507·3

OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM (*coastal traffic Danzig included*)

Poz. tar. cel.	Kwiecień (*April*)	Marzec (*March*)	Od początku roku (*January-April*)
Przywóz (*imports*)	**331·1**	**745·2**	**2.712·6**
24/26 — **Nasiona oleiste** (*oil seeds*)	—	—	—
27/1—3 — **Mąka** (*flour*)	—	—	—

Poz. tar. cel.	Kwiecień (*April*)	Marzec (*March*)	Od początku roku (*January-April*)
28/1—5 — **Kasza** (*grits*)	—	—	—
31 — **Krochmal** (*starch*)	—	—	—
40—50 — **Warzywa** (*vegetables*)	—	4·8	4·8

Errata: Nr. 4, str. 23, od pocz. r. 1934 jest 1·560·586·9, winno być 1·560·575·6
„ „ „ 27, „ „ „ „ „ 1·567·741·3, „ „ 1·567·730·—

Poz. tar. cel.		Kwiecień (*April*)	Marzec (*March*)	Od początku roku (*January-April*)
53—58, 60—64	— **Owoce** ... ... (*fruits*)	—	—	—
67—68	— **Konserwy owocowe** (*preserveds fruits*)	—	—	—
69—72	— **Orzechy i migdały** (*nuts & almonds*)	—	—	—
76	— **Kawa** ... ... (*coffee*)	8·2	—	8·2
78	— **Herbata** . ... (*tea*)	—	—	—
80	— **Kakao** ... ... (*cocoa*)	15·8	—	145·5
81—82	— **Korzenie**. ... ... (*spices*)	—	—	—
116	— **Ryby połowy włas.** (*fishes*)	242·—	720·—	2.468·6
117	— **Śledzie** .. .. (*herrings*)	—	2·4	2·4
125	— **Jaja** . ... (*eggs*)	—	—	—
128/1—4	— **Ser** .. .. (*cheese*)	—	—	—
137/2 a b	— **Jelita**. ... ... (*bowels*)	—	—	—
197 200	— **Oleje**. ... ... (*oils*)	—	—	—
200/3—6	— **Smary** .. .. (*lubricating oils*)	—	—	—
215—218	— **Tłuszcze zwierz. sur.** (*raw fats*)	—	1·1	1·1
216	— **Tran** ... ... (*whale oil*)	—	—	—
228	— **Makaron** ... ... (*macaroni*)	—	—	—
243/1, 2	— **Konserwy mięsne** (*preserved meat*)	—	—	—
259, 260	— **Cukier** .. .. (*sugar*)	—	—	—
272	— **Piwo** ... ... (*beer*)	—	—	—
273, 276—278	— **Napoje alkoholowe** (*alcohols*)	—	—	—
274	— **Spirytus techn.** ... (*spirit*)	—	—	—
280—282	— **Wino**. ... ... (*wine*)	—	—	—
292/1, 2	— **Pasza** ... ... (*toder*)	—	—	—
295—491	— **Przetwory chemicz.** (*chemicals*)	17 —	0·5	17·5
299/18	— **Soda** ... ... (*soda*)	—	—	—
405, 407, 409, 412, 418, 420—423	— **Farby** ... ... (*paints*)	—	—	—
429—454	— **Artykuły kosmet.** . (*cosmetics*)	—	0·3	0·3
455/1, 2	— **Świece** .. .. (*candles*)	—	—	—
466, 470	— **Klej** . ... (*glue*)	—	—	—
480—485	**Nawozy azotowe**. . (*nitrates*)	47·—		47·—
492—515	— **Skóry** ... ... (*skins and hides*)	—	—	—
534—559	— **Wyroby skórzane** . (*tealter goods*)	—	—	—
589/1, 2, 592	— **Wełna** ... ... (*wool*)	—	—	—
597—622	— **Tkaniny** . ... (*textiles*)	—	—	—
606, 609	— **Bawełna** . ... (*cotton*)	—	—	—
606/1, 2 a, b	— **Odpadki bawełny** (*cotton odds*)	—	—	—
646, 647, 648	— **Sznury** .. .. (*ropes*)	—	—	—
725—746	— **Wyroby gumowe**. . (*rubber goods*)	1·1	—	1.1
757, 778	— **Wyroby z drzewa** (*wood products*)	—	2·4	2·4
776	— **Meble gięte** .. ... (*bentwood furniture*)	—	—	—

Poz. tar. cel.		Kwiecień (*April*)	Marzec (*March*)	Od początku roku (*January-April*)
789—791	— **Wyroby koszykar.**. (*basket wares*)	—	—	—
742—803	— **Papier** ... ... (*paper*)	—	7·1	7.1
836—847	— **Książki i druki** ... (*books*)	—	—	—
862—887	— **Wyroby ceramicz.** (*ceramic prod.*)	—	—	—
896—927	— **Szkło** ... ... (*glass*)	—	—	—
930—966	— **Wyr. stal. i żelazne** (*iron and steel prod*)	—	6·5	6·5
968/1—4	— **Blacha cynkowa**. . (*zinc sheets*)	—	—	—
1037—1098	— **Maszyny i części** . (*machinery & parts*)	—	—	—
	— **Różne** ... ... (*various*)	—	0·1	0·1
	Wywóz (*exports*)	**2'516·2**	**453·1**	**3'104·3**
7	— **Kukurydza** .. ... (*maize*)	—	—	—
23	— **Pestki drzew owoc.** (*fruit stones*)	—	—	—
24—26	— **Nasiona oleiste różne** ... ... (*various oil seeds*)	—	—	—
27/1—3	— **Mąka** ... ... (*flour*)	—	—	—
28/1—5	— **Kasza** ... ... (*grits*)	—	—	—
30	— **Ryż wyłuszczony**. . (*husked rice*)	2·433·7	9·—	2·442·7
31	— **Krochmal** ... ... (*starch*)	—	—	—
40—50	— **Warzywa** ... ... (*greens*)	—	—	—
53—58, 60—64	**Owoce świeże** ... (*fresh fruits*)	—	—	—
59, 61—63, 66	— **Owoce suszone** ... (*dried fruits*)	7 9	—	7·9
67, 68	— **Konserwy owocowe** (*preserved fruits*)	—	—	—
69. 72	— **Orzechy i migdały** (*nuts & almonds*)	—	—	—
76	— **Kawa** ... . (*coffee*)	—	26·1	26·1
78	— **Herbata** . ... (*tea*)	—	20·4	20·4
	Kakao ... ... (*cocoa*)	—	15·—	15·—
81, 82	— **Korzenie** ... ... (*spices*)	—	1·5	1·5
95—97	— **Żywica** .. .. (*resin*)	—	—	—
104/3	— **Trawa morska** ... (*sea grass*)	—	—	—
117	— **Śledzie**... ... ... (*herrings*)	—	327·2	462·2
134/1—3	— **Szczecina** ... ... (*bristle*)	—	—	—
137/2 a, b	— **Jelita**. ... ... (*bowels*)	—	—	—
152/2—4	— **Gips** . ... (*gypsum*)	—	—	—
156/1—2	— **Talk**.. ... ... (*talc*)	1·—	—	1.—
170, 171	— **Materjały szlifierskie**. ... ... (*grinding materials*)	—	—	—
197 200	— **Oleje**. ... ... (*oils*)	—	—	—
200/8 a, b, c	— **Wazelina** ... ... (*vaseline*)	—	—	—
203, 204	— **Wosk** ... ... (*wax*)	—	—	—
205—214	— **Tłuszcze i oleje roślinne** . ... (*vegetable oils & fats*)	—	—	—
213/1—2	— **Pokost** ... ... (*varnish*)	—	—	—

Poz. tar. cel.		Kwiecień (*April*)	Marzec (*March*)	Od początku roku (*January-April*)
215—218	— **Tłuszcze zwierzęce surowe** ... ... (*raw fats*)	—	30·8	30·8
216	— **Tran** ... ... (*whale-oil*)	—	5·3	5·3
254—256	— **Ryby**. ... ... (*fishes*)	—	1·3	1·3
259, 260	— **Cukier** .. .. (*sugar*)	—	—	—
237	— **Makuchy** ... ... (*oil cuhes*)	—	—	—
295—491	— **Przetwory chemiczne** ... ... (*chemicals*)	—	—	—
299/18	— **Soda** ... ... (*soda*)	—	—	—
405—425	— **Farby** ... ... (*paints*)	—	0·4	0·4
408	— **Sadza** ... ... (*soot*)	—	—	—
424—427	— **Garbniki** ... ... (*tanning extracts*)	—	—	—
429—454	— **Wyroby kosmetyczne** ... ... (*cosmetic*)	—	—	—
466 470	— **Klej i żelatyna** ... (*glue*)	—	—	—
492—513	— **Skóry** ... ... (*skins*)	43·9	1·7	45·6
589, 592	— **Wełna** ... ... (*wool*)	—	—	—
597—622	— **Tkaniny** . ... (*textiles*)	0·2	—	0·2
606, 609	— **Bawełna** . ... (*cotton*)	—	—	—
606/1, 2 a, b	— **Odpadki bawełny** (*cotton odds*)	—	—	—
625, 626	— **Sizal** ... ... (*sisal*)	—	2·2	2·2

Poz. tar. cel.		Kwiecień (*April*)	Marzec (*March*)	Od początku roku (*January-April*)
646—648	— **Sznury** .. .. (*ropes*)	—	—	—
720—724	— **Kauczuk** . ... (*rubber*)	3·—	2·2	5·2
725—746	— **Wyroby gumowe**.. (*rubber goods*)	—	—	—
749—751, 753	— **Deski i łaty** . ... (*boards*)	—	—	—
750	— **Drzewo egzotyczne** (*exotic wood*)	—	—	—
757—778	— **Wyroby z drzewa** . (*wood products*)	—	—	—
776	— **Meble gięte** .. ... (*bentwood furniture*)	—	—	—
779—787	— **Korek, wyroby z korka** ... ... (*cork*)	—	—	—
792—826	— **Papier** ... ... (*paper*)	—	—	—
794, 795	— **Celuloza** . ... (*cellulose*)	—	—	—
862—887	— **Wyroby ceramiczne** (*ceramic products*)	—	—	—
925—981	— **Metale różne** . ... (*various metal*)	—	—	—
927/1—3	— **Żelastwo** . ... (*serap iron*)	—	—	—
930—965	— **Wyroby stal. i żelazne**... ... .. (*iron & steel prod*)	—	—	—
966/1—4	— **Cyna**. ... ... (*tin*)	—	—	—
977	— **Miedź** ... ... (*copper*)	—	—	—
1037—1092	— **Maszyny, aparaty i części** ... ... (*machinery*)	1·5	—	1·5
	— **Różne** ... ... (*various*)	25·—	10·—	35·—
Przywóz i wywóz razem (*total*)		2.847.3	1.198.3	5.816·9

3. OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ (*river traffic*)

Poz. tar. cel.		Kwiecień (*April*)	Marzec (*March*)	Od początku roku (*January-March*)
	Przywóz (*imports*)	14.426·1	427·5	14.853·6
27/1—3	— **Mąka** ... ... (*flour*)	393 7	50·8	444·5
40—50	— **Warzywa** ... ... (*vegetables*)	18 2	20·5	38·7
53, 58, 60—64	— **Owoce** ... ... (*fruits*)	—	0·1	0·1
67, 68	— **Konserwy owocowe** (*preserved fruits*)	1·1	1·3	2·4
76	— **Kawa** ... ... (*coffee*)	7·1	2·7	9.8
77	— **Cykorja** . ... (*succory*)	—	2·6	2·6
78	— **Herbata** . ... (*tea*)	1·8	0.5	2·3
80	— **Kakao** ... ... (*cocoa*)	5·8	0.5	6·3
81, 82	— **Korzenie** . ... (*spices*)	25·9	0 8	26.7
95, 97	— **Żywica** .. .. (*resin*)	—	—	—
117	— **Śledzie**... ... ... (*herrings*)	—	0·3	0·3
121/26	— **Ptactwo bite** ... . (*poultry*)	—	—	—
125	— **Jaja** . ... (*eggs*)	—	0·1	0·1
127—200	— **Oleje**. ... ... (*oils*)	—	3·—	3·—
128/1—4	— **Ser** .. .. (*cheese*)	—	—	—
137/2 a, b	— **Jelita**. ... ... (*cassings*)	—	0·3	0·3

Poz. tar. cel.		Kwiecień (*April*)	Marzec (*March*)	Od początku roku (*January-March*)
215, 217, 218	— **Tłuszcze zwierz. surowe** ... ... (*raw fats*)	2·8	—	2·8
228	— **Makaron** ... ... (*macaroni*)	—	5·2	5·2
243/1, 2	— **Konserwy mięsne** (*preserved meat*)	—	—	—
2254—256	— **Ryby**. ... ... (*fishes*)	—	—	—
259, 260	— **Cukier** ... ... (*sugar*)	13.447·9	—	13.447·9
272, 273, 276, 278	— **Napoje alkoholowe** (*alcohols*)	34·8	39·8	74·6
280—282	— **Wina**. ... ... (*wine*)	0·2	0 1	0·3
295—491	— **Przetwory chemiczne** ... ... (*chemicals*)	1·4	17·8	19·2
299/18	— **Soda** ... ... (*soda*)	153·—	153·—	306·—
411/2	— **Biel cynkowa** . ... (*zinc white*)	—	—	—
429—454	— **Artykuły kosmetyczne** ... ... (*cosmetics*)	36·1	10·6	46·7
466—470	— **Klej i żelatyna** ... (*glue*)	0·6	0·7	1·3
492—513	— **Skóry** ... ... (*skins*)	0·2	0·3	0·5
534—559	— **Wyroby skórzane** . (*teolter goods*)	1·5	2·9	4·4
757—778	— **Wyroby z drzewa** (*wood products*)	14·—	9·3	23·3

Poz. tar. cel.		Kwiecień (April)	Marzec (March)	Od początku roku (January-April)
563—622	— **Tkaniny** (*textiles*)	149·9	0·3	150·2
589/1, 2 592	— **Wełna** (*wool*)	—	—	—
606/1, 2 a b	— **Odpadki bawełny** (*cotton odds*)	0·5	0.5	1·—
646—648	— **Sznury** (*ropes*)	0·3	0·3	0·6
725—746	— **Wyroby gumowe** (*rubber goods*)	8·8	8·9	17·7
776	— **Meble** — (*bentwood furniture*)	—	0·2	0·2
792, 803, 809, 826	**Papier** (*paper*)	22·2	7·8	30·—
862—887	— **Wyroby ceram.** (*ceramic products*)	1·4	5·3	6·7
930—965	— **Wyroby stal. i żelazne** (*iron & steel prod*)	79·6	76·6	156·2
	— **Różne** (*various*)	17·3	4·4	21·7
	Wywóz (*exports*)	**4.075·2**	**3.757.3**	**7.832·5**
7	— **Kukurydza** (*maize*)	39·6	—	39·6
23	— **Pestki drzew owocowych** (*fruits stones*)	—	—	—
24—26	— **Nasiona oleiste** (*oil seeds*)	1·9	225·4	227·3
24/1—3	— **Mąka** (*flour*)	10.—	—	10·—
28	— **Kasza** (*grits*)	—	2·5	2·5
62—72	— **Orzechy i migdały** (*nuts and almonds*)	6·4	2·5	8·9
30	— **Ryż wyłuszczony** (*husked rice*)	1.247·5	456·9	1.704·4
31	— **Krochmal** (*starch*)	11·8	—	11·8
53, 58, 60—64	— **Owoce świeże** (*fresh fruits*)	399·9	330·3	730·2
59, 61—63, 66	— **Owoce suszone** (*dried fruits*)	88·6	270·7	359·3
76	— **Kawa** (*coffee*)	44·9	61·3	106·2
78	— **Herbata** (*tea*)	14·9	17·—	31·9
80	— **Kakao** (*cocoa*)	63·4	134·1	197·5
81—82	— **Korzenie** (*spices*)	39·9	21·7	61·6
95, 97	— **Żywica** (*resin*)	28·2	311·4	339·6
104	— **Trawy morskie, trzcina** (*sea grass, reed*)	14·3	—	14·3
117	— **Śledzie** (*herrings*)	114·3	94·4	208·7
127—200	— **Oleje** (*oils*)	—	—	—
128/1—4	— **Sery** (*cheese*)	2·5	—	2·5
129/1—5	— **Kazeina** (*caseine*)	10·5	—	10·5
137/2 a, b	— **Jelita** (*bowels*)	6·4	—	6·4
143/1—3	— **Muszle** (*shells*)	—	2·9	2·9
148	— **Kamienie** (*stones*)	5·3	—	5·3
170	— **Art. szlifierskie** (*grinding materials*)	—	10.—	10·—
177/2	— **Ruda manganowa** (*mangan ose*)	—	—	—
200/3—6	— **Smary** (*lubricatings oils*)	—	—	—

Poz. tar. cel.		Kwiecień (April)	Marzec (March)	Od początku roku (January-April)
200/8, a, b, c	— **Wazelina** (*vaseline*)	0·4	4·1	4·5
203—204	— **Wosk** (*wax*)	6·1	1·8	7·9
205, 214	— **Tłuszcze i oleje roślinne** (*vegetable oils and fats*)	85·3	96·3	181·6
213/1—3	— **Pokost** (*varnish*)	—	—	—
215, 217—218	— **Tłuszcze zwierz. sur.** (*raw fats*)	318·—	475·4	793·4
216	— **Tran** (*whale oil*)	0·1	241·9	242·—
254, 256	— **Ryby** (*fishes*)	5·9	0·9	6·8
259—260	— **Cukier** (*sugar*)	15·1	12·1	27·2
272—273, 276, 278	— **Nap. alkoh.** (*alcohols*)	6·1	—	6.1
286	— **Otręby** (*bran*)	—	—	—
295/6	— **Siarka** (*sulphur*)	16·—	1·5	17·5
295—491 z wyj. osobno wym.	— **Przetwory chemiczne** (*chemicals*)	106·1	26·9	133·—
299/18	— **Soda** (*soda*)	16·4	16·4	32.8
302/2	— **Chlorek magnezu** (*chloride of magnezia*)	—	—	—
405, 407, 409 412, 418, 420 423	— **Farby** (*paints*)	10·7	27·2	37·9
424—427	— **Garbniki** (*tanning extracts*)	178·9	121·2	300·1
434, 450—454	— **Mydło** (*soap*)	0·8	0·4	1·2
466, 470	— **Klej i żelatyna** (*glue*)	0·6	—	0·6
492, 513	— **Skóry** (*skins*)	279·7	403·4	683·1
589/1, 2 592	— **Wełna** (*wool*)	170·—	—	170·—
597, 605, 613 622	— **Tkaniny** (*textiles*)	0·4	1·9	2·3
606/1, 2, a b	— **Odpadki bawełny** (*cotton odds*)	—	—	—
606, 609	— **Bawełna** (*cotton*)	15·3	—	15·3
623	— **Len i konopie** (*flax and hemp*)	4·6	—	4·6
625—626	— **Sisal** (*sizal*)	0·6	6·3	6·9
646—648	— **Sznury** (*ropes*)	—	4·5	4·5
720, 724	— **Kauczuk** (*rubber*)	111·1	69·2	180·3
725, 746	— **Wyroby gumowe** (*rubber goods*)	18·7	0·8	19.5
750	— **Drzewo egzotyczne** (*exotic wood*)	—	10·	10·—
757, 778	— **Wyroby z drzewa** (*wood goods*)	18·9	17·8	36·7
779	— **Korek, wyroby z korka** (*cork*)	17·6	—	17·6
792, 803, 809 826	— **Papier** (*paper*)	10·—	11.3	21·3
794/1,2 795	— **Celuloza** (*cellulose*)	—	—	—
807—808	— **Fibra** (*fibre*)	—	4·6	4·6
925—981	— **Metale rożne** (*various metal*)	363·1	2·1	365·2

Poz. tar. cel.	Kwiecień (*April*)	Marzec (*March*)	Od początku roku (*January-April*)	Poz. tar. cel.	Kwiecień (*April*)	Marzec (*March*)	Od początku roku (*January-April*)
930—965 — **Wyroby stal. i żelazne**... ... ... (*iron and steel products*)	27·9	2.7	30·6	1037, 1098 — **Masz. apar. i części** (*machinery*)	—	48·3	48·3
966/1—4 — **Cyna**. ... ... (*tin*)	1·—	2·1	3·1	1099—1132 — **Mat. elektrotechn.** (*electric products*)	7·8	—	7·8
977 — **Miedź** ... ... (*copper*)	102·3	203·2	305·5	— **Różne** ... ... (*various*)	9·4	1·9	11·3
978 — **Aluminium** .. ... (*aluminium*)	—	—	—	**Przywóz i wywóz razem** (*total*)	**18.501·3**	**4.184.8**	**22.686·1**

4. OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY

(general goods turnover)

kwiecień	1934	— 622.102·3
marzec	1934	— 585·800·6
kwiecień	1933	— 431·319·5
od początku roku	1934	— 2.189.832·3
od początku roku	1933	— 1·692·348 6

IV RUCH PASAŻERÓW (*PASSENGER TRAFFIC*)

RUCH ZAMORSKI

	Przyjechało (*passenger incoming*)					wyjechało (*passenger outgoing*)				
	Kwiecień				Marzec	Kwiecień				Marzec
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem	Razem	I kl.	II kl.	III kl.	Razem	Razem
W. M. Gdańsk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
Gdańsk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
Algerja	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—
Oran	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—
Anglja	—	21	23	44	17	4	16	74	94	230
Hull	—	3	—	3	—	—	5	—	5	5
Londyn	—	18	23	41	17	4	11	74	89	225
Argentyna	—	—	10	10	6	—	—	—	—	—
Buenos Aires	—	—	10	10	6	—	—	—	—	—
Belgja	—	—	413	413	3	—	—	—	—	—
Antwerpja...	—	—	413	413	3	—	—	—	—	—
Danja	9	—	421	430	18	—	—	—	—	415
Fredriksharn	—	—	3	3	—	—	—	—	—	—
Kopenhaga	9	—	418	427	18	—	—	—	—	415
Estonja	—	—	—	—	—	—	—	3	3	—
Tallin	—	—	—	—	—	—	—	3	3	—
Finlandja	—	2	3	5	9	—	—	—	—	—
Helsinki	—	2	3	5	9	—	—	—	—	—
Holandja	4	—	—	4	7	—	—	—	—	—
Amsterdam	4	—	—	4	3	—	—	—	—	—
Rotterdam	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—
Litwa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Kłajpeda	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Norwegja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Oslo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Palestyna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Haifa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Portugalja	—	—	—	—	—	—	—	413	413	—
Lizbona	—	—	—	—	—	—	—	413	413	—
Stany Zjedn. A P.	—	2	—	2	216	5	—	—	5	169
New-York	—	2	—	2	216	5	—	—	5	169
Szwecja	—	—	13	13	10	—	—	—	—	2
Kalmar	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Göteborg	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Karlskrona	—	—	11	11	—	—	—	—	—	—
Malmö	—	—	2	2	3	—	—	—	—	—
Västervig	—	—	—	—	5	—	—	—	—	2
Razem ...	**15**	**25**	**883**	**923**	**286**	**9**	**16**	**490**	**515**	**825**

POŁOWY PRZYBRZEŻNE W MARCU
w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego

Kilogramy.

Gatunki ryb	Obwód Hel	Obwód Gdynia	Obwód Jastarnia	Obwód Chłapowo	Obwód Puck	Połowy dalsze	Razem
Łososie	6.030	330	10.680	220	850	—	18.110
Mielnica	—	270	30	100	700	—	1.100
Troć	—	–	—	—	200	—	200
Płastugi	510	8.440	1·870	3·120	5.750	48.950	68.640
Śledzie	3.220	3.710	3.300	3·000	2 500	—	15.730
Szproty	76.500	77.600	64.000	5.900	—	—	224.000
Węgorze	—	—	300	—	450	—	750
Wątłusze	80	7.360	500	800	2.510	88.670	99.920
Sieja	—	—	300	—	50	—	350
Szczupaki	—	—	5·200	—	2.930	—	8.130
Okonie	900	—	2.650	10	1.900	—	5.460
Płotki	—	—	4.400	—	1.230	—	5.630
Węgorzyce	—	7.130	—	—	530	—	7.660
Certy	—	650	—	—	350	—	1.000
Razem	**87.240**	**105.490**	**93.230**	**13.150**	**19.950**	**137.620**	**456.680**



● PRACA PORTU GDYŃSKIEGO W KWIETNIU. REKORD PRZEŁADUNKU TYGODNIOWEGO.

W kwietniu b. r. wpłynęło i wyszło z portu gdyńskiego ogółem 845 statków o pojemności 695.314 trn., z czego wpłynęło 434 statki o pojemności 356.791 trn., a wyszło 411 statków o pojemności 338.523 trn. Bandera polska (74 statki o pojemności łącznej 82.541 trn. (zajęła drugie miejsce za banderą szwedzką.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w kwietniu, wynosił 822,1 trn. Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie, wynosiła 54, a średni postój 52,2 godzin.

Ilość i tonaż statków w porównaniu z marcem b. r. znacznie wzrosły. (W marcu wpłynęło 369 statków o łącznej pojemności 337.589 trn., a wyszło 377 statków o pojemności 344.095 trn.). Również i w porównaniu z kwietniem ub. r. ilość i tonaż statków wykazuje wzrost. (W kwietniu 1933 r. weszło 324 statki o pojemności 240.350 trn., a wyszło 312 statków o pojemności 241.591 trn.).

Końcowy tydzień kwietnia od dn. 23 do dn. 29, dał obrót towarowy w porcie w ilości 171.204,2 ton, z czego wyładowano 29.828,7 ton, a załadowano 141.375,5 t. Jest to rekord przeładunku tygodniowego, jakiego dotąd w porcie gdyńskim nie notowano. Dotychczasowy rekordowy przeładunek tygodniowy miał miejsce w tygodniu od 13 do 19 listopada 1933 r., wynosząc 164.364,8 ton.

Ruch pasażerski w kwietniu wynosił 1.438 osób, z czego przyjechało 923 osoby, a wyjechało 515. W porównaniu z marcem b. r. ruch pasażerski wzrósł, co się objaśnia wzrostem ilości wycieczek turystycznych.

● PRZEŁADUNEK PORTU GDYŃSKIEGO W KWIETNIU.

Obroty towarowe portu gdyńskiego wykazują w kwietniu r. b. poważną poprawę w porównaniu do marca r. b. i olbrzymi wzrost w stosunku do analogicznego miesiąca roku ubiegłego.

Ogólny obrót towarowy (zamorski i przybrzeżny) wyniósł 622.102,3 ton (w marcu r. b. 585.800,6 ton), z czego przypadą na przywóz z za morza 94.442,6 ton (w marcu 69.532,2 ton), na wywóz zaś 506,311,1 ton (w marcu 510.885,3 ton), wreszcie na obrót przybrzeżny (obrót z W. M. Gdańskiem oraz z wnętrzem kraju) 21.348,6 ton.

W porównaniu do kwietnia 1933 r. ogólny obrót towarowy w kwietniu r. b. okazał się większy o 190.782,8 ton. Tegoroczny obrót kwietniowy stanowi nietylko rekord przeładunku kwietniowego w Gdyni, lecz stosunkowo nieznacznie różni się od dotychczasowego rekordu miesięcznego przeładunku z listopada r. ub. — 640 tys. ton. Dotychczasowy rozwój przeładunku w porcie gdyńskim w r. b. świadczy o dalszym postępie portu gdyńskiego.

● OPŁATY PORTOWE.

W „Monitorze Polskim“ z dn. 18 maja r. b. ogłoszono pod pozycją 155 rozporządzenie ministra Przemysłu i Handlu z dn. 8 maja r. b. o opłatach portowych, pobieranych w państwowych morskich portach handlowych, oraz o ustaleniu taryfy niektórych z tych opłat. Rozporządzenie to, oparte na ustawie z dn. 15 marca r. b. o morskich opłatach portowych, ustala przedewszystkiem rodzaje opłat, pobieranych w morskich portach handlowych.

W dalszym ciągu, rozporządzenie zawiera obszerne taryfy opłat: za wejście i wyjście, za postój, przystaniowych, za wyładowanie lub przyjęcie pasażera ,od ładunku, za służbę pilotową, ryczałtowych, jak również wylicza zwolnienia od ustalonych taryfą opłat. Taryfy opłat za korzystanie z urządzeń portowych będą ustalone osobnem rozporządzeniem; do czasu wydania tego rozporządzenia, obowiązują taryfy dotychczasowe. Przepisy dotychczasowe obowiązują również do czasu wydania przepisów, ustalających terminy i sposób pobierania opłat, jak również środki odwoławcze. Rozporządzenie wchodzi w życie dziesiątego dnia po ogłoszeniu.

● ULGI W OPŁATACH PORTOWYCH.

Na zasadzie rozporządzenia ministra Przemysłu i Handlu, ustalającego wysokość opłat portowych dyrektor Urzędu Morskiego został uprawniony w gospodarczo uzasadnionych wypadkach do stosowania ulg taryfowych w granicach do 25% ogłoszonej taryfy. Jak wiadomo, rozporządzenie wchodzi w życie w dniu 28 b. m.

● KONFERENCJA W SPRAWIE ULG PODATKOWYCH DLA GDYNI.

W związku z konferencją gospodarczą, jaka miała miejsce w dn. 10 marca w Gdyni pod przewodnictwem p. ministra Przemysłu i Handlu, prezes Pomorskiej Izby Skarbowej p. Kossior i naczelnik gdyńskiego Urzędu Skarbowego dr. Fihel, przeprowadzili rozmowy z przedstawicielami sfer gospodarczych Gdyni. Na zebraniu tem przedstawiciele Izby Przem. Handlowej w Gdyni, Rady Interesentów Portu oraz Związku Ekspedytorów dyr. Kawczyń-

ski, dyr. Kasprowicz i dyr. Michalewski kładli szczególny nacisk na konieczność przystosowania niektórych praktyk skarbowych do potrzeb portowych i jak najprędszego i wszechstronnego dostosowania ustawy o ulgach w opłatach stemplowych. Omawiana była również sprawa zwolnienia firm kupieckich miejskich od podatku przemysłowego.

● PRACE BUDOWLANE W PORCIE GDYŃSKIM W MIESIĄCU KWIETNIU 1934 R.

W kwietniu r. b. w porcie gdyńskim wykonano następujące roboty:

W dziale robót hydrograficznych: na nabrz. Rumuńskiem wykonano 220,5 mb. ściany nadwodnej, w kanale przemysłowym rozpoczęto budowę 2 pomostów drewnianych dla przeładunku drzewa, na nabrz. Wilsonowskiem wykonano 200 mb. ramy odbojowej dla nowej przystani Żeglugi Polskiej. W III basenie wewnętrznym w końcu kanału portowego wyczerpano 220.630 m^3 gruntu, który jako niezdatny do regulowania wywieziono i zatopiono w morzu. Pozatem w wolnej strefie zdjęto 23.000 m^3 piasku i użyto do zasypania na nabrz. Czechosłowackiem.

W dziale robót drogowych: Na ul. Indyjskiej wykonano 1.800 m^2 bruku, ułożono 300 mb. krawężnika oraz 200 m^2 chodnika z płyt betonowych.

Przy zjeździe z wiaduktu Nr. 2 zakończono roboty ziemne i darniowanie, ułożono 227 mb. krawężnika betonowego i wykonano 2.355 m^2 bruku oraz zabrukowano skarpy na przyczółkach powyższego wiaduktu.

Przy dojeździe do magazynu Nr. 5 zabrukowano 326 m^2 oraz ułożono 122 mb. krawężnika przy dojeździe do garażu Port. Straży Pożarnej ułożono 190 m^2 bruku z kostki granitowej na podłożu betonowem oraz 15 mb. krawężnika i 33 m^2 chodnika. Przy dojeździe do magazynu firmy „Pantarei" wykonano 680 m^2 bruku.

W dziale budowli naziemnych: Przy budowie magazynu drobnicowego Nr. 8 na nabrz. Stanów Zjednoczonych w wolnej strefie ukończono gięcie żelaza dla fundamentów oraz wykonano wykopy pod fundamenty.

Przy ul. Św. Piotra przystąpiono do rozbudowy wędzarni ryb.

● PROGRAM ROZBUDOWY M. GDYNI.

Rozbudowa m. Gdyni, która postępuje stale naprzód, w związku z rozwojem portu gdyńskiego wymaga skoordynowania budowy miasta, portu i dróg komunikacyjnych.

Ostatnio sprawa ta była przedmiotem badań zainteresowanych Ministerstw i Komitet Ekonomiczny Ministrów postanowił, że poszczególni zainteresowani ministrowie złożą ministrowi Spraw Wewnętrznych niezbędne materjały do opracowania programu rozbudowy i planu zabudowania m. Gdyni. W szczególności minister Przemysłu i Handlu przedstawi zapotrzebowania na tereny w związku z rozbudową portu i jego urządzeń w okresie najbliższych kilkunastu lat, określi zapotrzebowanie na tereny ze strony przemysłu, związanego z obrotem w porcie w tym okresie, minister Komunikacji zaś określi plan rozbudowy wszelkich urządzeń komunikacyjnych i związane z tem zapotrzebowania na tereny. Ponadto Komitet Ekonomiczny Ministrów postanowił powołać przy ministrze Spraw Wewnętrznych komisję, złożoną z delegatów, zainteresowanych ministrów i powołanych przez ministra Spraw Wewnętrznych przedstawicieli samorządu, która uzgodni program rozbudowy miasta z postulatami władz państwowych.

● ROZBUDOWA STREFY WOLNOCŁOWEJ.

Na nabrzeżu Stanów Zjednoczonych w strefie wolnocłowej rozpoczęto roboty przy budowie magazynów drobnicowego Nr. 7 i montażu 4 dźwigów półportalowych o nośności 3 ton. Magazyn ten o konstrukcji żelazo-betonowej — ramowej, będzie mieć przeguby długości 240 metr. a szerokości 50 metr. Wykończony zostanie w bieżącym sezonie i należy się spodziewać oddania go do użytku we wrześniu r. b.

Dźwigi przeznaczone są do obsługi magazynów „Cukropolu" i nowobudującego się magazynu Nr. 7. Dźwigi zostaną oddane do eksploatacji z końcem czerwca.

● USPRAWNIENIE SŁUŻBY CELNEJ W PORCIE.

W celu usprawnienia służby portowej i dostosowania jej do wzrostu prac wyładunkowych w porcie gdyńskim, Urząd Celny ustanowił z dn. 1 maja b. r. III okręg dozoru portowego, który mieścić się będzie w lokalach biurowych fy. „Warta" na nabrz. Francuskiem. W związku z tem ustalony został następujący podział terytorjalny z zakresu działania oddziału dozorów portowych:

1) Okręg dozoru, rozciąga się na terenie basenów: Prezydenta, Południowego wraz z Rybackim i Węglowym aż do urządzeń przeładunkowych fir. „Skarboferm" włącznie i mieści się w lokalu fy. „Polskarob" (telefon 17-19).

2) III okręg dozoru podzieli czynności dotychczasowego okręgu II dozoru i działać będzie od Skarbofermu wyłącznie aż do magazynu fy. „American Scantic Line" włącznie; III okręgu dozoru 17-67.

3) II okręg dozoru działać będzie na terenie od magazynu „American Scantic Line" wyłącznie aż do nabrz. Indyjskiego (do terenu wolnego obszaru celnego), plac między magazynami „Am. Sc. Line" a „Pantarei" obsługuje również okręg II. Okręg III dozoru mieści się w mag. III Urzędu Morskiego (tel. 17—07).

● ZWIĄZEK IZB P. H. ORGANIZUJE W GDYNI FIRMĘ PRZEŁADUNKOWĄ.

W Banku Gospodarstwa Krajowego w Gdyni odbyło się przed kilku dniami zebranie w sprawie utworzenia w porcie gdyńskim neutralnej firmy przeładunkowej. Zebranie to zwołane zostało przez Związek Izb Przemysłowo - Handlowych w Warszawie. W obradach, którym przewodniczył prezes gdyńskiej Izby P. H. p. konsul Korzon, uczestniczyli delegaci Izb z Warszawy, Łodzi, Gdyni, Poznania, Krakowa, Sosnowca, przedstawiciel Urzędu Morskiego, oraz miejscowe sfery gospodarczo-portowe. W wyniku zebrania, uchwalono opracować szczegółowy projekt, który będzie przedłożony na posiedzeniu Związku Izb P. H. w Warszawie, już w przyszłym miesiącu.

● Z KORPUSU KONSULARNEGO.

Konsul Królestwa Szwecji w Gdyni, p. prezes inż. Napoleon Korzon, został mianowany dekretem królewskim konsulem generalnym.

Prezes Korzon, stojący naczele wojewódzkiego samorządu gospodarczego — Izby Przemysłowo-Handlowej — oraz na czele zrzeszonych organizacji gospodarczych portu — Rady Interesantów Portu — jest w Gdyni osobistością tak szanowaną i popularną, że zaszczytne wyróżnienie go przez rząd szwedzki i nadanie mu personalnie tytułu konsula generalnego, co — jak wiadomo — należy w stosunkach szwedzkich do nielicznych wyjątków, spotkało się z prawdziwem zadowoleniem społeczeństwa wybrzeża. Wyróżnienie osoby prezesa Korzona jest równoznaczne z podkreśleniem przez rząd szwedzki wielkiego znaczenia, jakie dla żeglugi szwedzkiej i wogóle szwedzkiego handlu zagranicznego posiada polski port narodowy. Jak wiadomo, stoi od lat bandera szwedzka w porcie gdyńskim na pierwszym miejscu, a 29% przeładunku portowego gdyńskiego, skierowywuje się do portów szwedzkich.

*

Pan Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej udzielił p. Czesławowi Raczewskiemu, wicedyrektorowi firmy „Polskarob — Polsko-Skandynawskie Tow. Transportowe" S. A. w Gdyni, egzekwatur jako wicekonsulowi Rzeczypospolitej Hiszpańskiej na Gdynię i Pomorze. Z zadowoleniem należy stwierdzić, że korpus konsularny w Gdyni się zwiększa. Obecnie urzędują w Gdyni generalny konsul Szwecji, konsul Finlandji, wicekonsulowie Wielkiej Brytanji, Danji, Holandji, Łotwy i Norwegji oraz agenci konsularni Francji i Belgji. Ponieważ w związku z rozwojem stosunków gospodarczych w Gdyni z innemi państwami należy oczekiwać powstania nowych placówek konsularnych, np. Rumunji, Węgier, Czechosłowacji, Autsrji, Jugosławji oraz w związku z wzmagającym się ruchem między Gdynią a portami śródziemnomorskiemi konsulatów Bułgarji, Grecji i Turcji, zaś z państw zamorskich konsulatów Stanów Zjednoczonych, Brazylji, Meksyku i Argentyny, ponieważ z portami tych państw Gdynia utrzymuje regularną komunikację okrętową.

● GOŚCIE W GDYNI.

Bawił w Gdyni Wysoki Komisarz Ligi Narodów w Gdańsku p. Loerster z małżonką w towarzystwie radcy Komisarjatu Gen. R. P. p. Weyersa. W. Komisarz przybył do Urzędu Morskiego, gdzie dyrektor Urzędu inż. St. Łęgowski informował gości o historji rozwoju portu, poczem zwiedzano łuszczarnię ryżu, olejarnię, objechano motorówką baseny portowe i t. d.

● SEKRETARZ LONDYŃSKIEJ IZBY HANDLOWEJ W GDYNI.

Wicesekretarz Izby Handlowej w Londynie p. Albert E. Adams, do kompetencji którego należą sprawy gospodarcze polsko-angielskie, zwiedził port gdyński, jego urządzenia oraz miasto. Przy zwiedzaniu portu szczegółowo oglądał chłodnię i ryżownię, otrzymując szczegółowe wyjaśnienia od konsula J. Dereżińskiego.

● Z DZIAŁALNOŚCI LINJI GDYNIA — AMERYKA.

23 b. m. wyjechał do stoczni w Monfalcone naczelny dyr. Linji Gdynia Ameryka p. Al. Leszczyński wraz z Komisją Artystyczną.

Do Komisji Artystycznej należą pp.: Prof. Jastrzębowski, prof. Niemojewski i inż. Brukalski, przyczem przewodnictwo ho-

norowe objął p. min. Jędrzejewicz. Komisja Artystyczna ma na celu opracowanie projektów wnętrz statków, a zatem kabin, salonów i innych pomieszczeń na statku pod względem artystycznym. Wyjazd dyr. Leszczyńskiego wraz z Komisją Artystyczną przewidziany jest na okres tygodniowy, przyczem na miejscu nastąpi uzgodnienie przesłanych w swoim czasie do Linji projektów i zaakceptowanie wykonania wnętrz. Statki będą gotowe w drugiej połowie przyszłego roku.

● POWOŁANIE KOMISJI KWALIFIKACYJNEJ DLA ROBOTNIKÓW PORTOWYCH.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Przem. i Handlu z dn. 31 marca 1934 r. wydanego w porozumieniu z Ministrem Opieki Społecznej (Dz. U. 32 poz. 291) utworzona została przy Urzędzie Morskim w Gdyni komisja kwalifikacyjna dla robotników portowych.

W skład komisji wchodzą: Przewodniczący p. Stefan Borkowski, naczeln. Wydziału Handlowego Urzędu Morskiego, zastępca przewodniczącego p. Stanisław Jagodziński, radca Urzędu Morskiego, a jako członkowie :kierownik Biura Pośrednictwa Pracy dla Robotników portowych w Gdyni p. Wacław Bielawski, z ramienia zrzeszeń pracodawców p. dyr. Jerzy Michałewski, jako zastępca p. dr. Bolesław Kasprowicz, z ramienia zrzeszeń zawodowych pracowniczych p. Józef Morawski, a jako zastępcy p. Fr. Bartkowiak i p. Jan Matysek.

W myśl powyższego rozporządzenia komisja kwalifikacyjna przystąpi niebawem do ustalenia potrzebnej liczby robotników portowych na rok bieżący oraz zaliczenia i zaszeregowania robotników portowych do odpowiednich kategoryj zawodowych.

● NAUKOWE BADANIA M. GDYNI.

W celu praktycznego badania zagadnień budowy miasta i gospodarczego rozwoju Gdyni, jako miasta portowego oraz centrum przemysłu i handlu zagranicznego, p. komisarz Rządu mgr. F. Sokół powołał w tych dniach do życia „Studjum Naukowego Badania Zagadnień Rozwojowych Portowego Miasta Gdyni".

● NOWY ZARZĄD ZW. EKSPEDYTORÓW PORTOWYCH.

Na zebraniu uzupełniającem Gdyńskiego Związku Ekspedytorów Portowych dokonano wyboru nowego Zarządu, w skład którego weszli następujący panowie: konsul Lucjan Byszkowski — prezes, dyr. Marszal (Bergenske), jako v. prezes, oraz pp. Mucha, Tempel, Pollak, Żegiestowski i Minkiewicz, jako członkowie.

● WYSTAWA RZEMIEŚLNICZA W GDYNI.

Rzemiosło gdyńskie urządza w czasie od 24 czerwca do 8 lipca r. b. wystawę rzemieślniczą w Gdyni, nad którą protektorat objął p. komisarz Rządu miasta Gdyni p. F. Sokół. Wystawa obejmie wszystkie bez wyjątku zawody rzemieślnicze.

● POŚWIĘCENIE KAMIENIA WĘGIELNEGO POD GMACH SPÓŁKI „PAGED" W GDYNI.

Odbyło się w Gdyni poświęcenie kamienia węgielnego pod gmach spółki „Paged" (Polska Agencja Eksportu Drewna). Poświęcenia dokonał ks. dziekan Teodor Puzyński. Czteropiętrowy dom spółki „Paged", projektu inż. Jana Wochniaka, jest zbudowany przy zbiegu ul. Świętojańskiej i Ministra Kwiatkowskiego. Spółka „Paged" prowadzi jednocześnie intensywną budowę portu drzewnego pod Oksywiem.

Prasa gdyńska jednomyślnie podkreśla z okazji tej uroczystości znaczenie eksportu drewna dla rozwoju portu. W zeszłym roku gospodarczym "Paged" wywiózł przez Gdynię 323.000 mtr. sześc. tarcicy. Nowe urządzenia, które zostaną do użytku już na jesieni ,będą posiadały zdolność przeładunkową ponad 1 miljon mtr. sześc. rocznie.

● DZIAŁALNOŚĆ „PAGEDU" W KWIETNIU R. B.

W kwietniu b .r. wyeksportował „Paged" w Gdyni i Gdańsku ogółem 36.126 mtr.^{3} materjałów drzewnych. Blisko 2/3 tej ilości (63%) przeładowano w Gdyni. W porównaniu z rokiem zeszłym udział Gdyni w przeładunku Pagedu wzrósł, gdyż wynosił w kwietniu 1933 r. tylko 53% łącznego przeładunku w obu portach. Z ogólnej ilości 22.717 m^3 wyeksportowanych przez Gdynię gros przypada na Anglję, do której skierowano 21.163 m^3. Z innych krajów wchodziły jeszcze w rachubę: Belgja, Palestyna oraz Argentyna, dokąd wyeksportowano partje dykty. Głównym objektem przeładunku w porcie gdyńskim była tarcica miękka. Pozatem wywieziono obok wspomnianej partji dykty jeszcze niewielki ładunek słupów teletechnicznych.

Przeładunek Pagedu w porcie gdańskim osiągnął w kwietniu b. r. 13.409 m^3. Wśród odbiorców na czoło wysunęła się Anglja i Holandja. Pozatem ładunki skierowane były do Szwecji, Francji, Danji, Niemiec i Belgji. W przeładunku gdańskim rola tarcicy miękkiej, choć bardzo poważna nie była jednak decydująca. Poza tarcicą, której wywieziono 6.800 m^3, wyeksportowano bowiem jeszcze znaczne partje sliprów (4.558 m^3), dębiny tartej (786 m^3) oraz dykty (513 m^3). Wywieziono również pewną ilość buczyny tartej. podkładów dębowych i słupów teletechnicznych.

● OŻYWIENIE RUCHU BUDOWLANEGO W GDYNI.

Ruch budowlany w Gdyni w pierwszym kwartale r. b. jest bardziej intensywny aniżeli w r. ub. Zezwoleń na budowę wydano 61, rozpoczęto budowli 55, zakończono budowli 58, podczas gdy w r. ub. analogiczne liczby wynosiły: 33, 39, oraz 14. Zezwoleń na budowle prowizoryczne wydaje się coraz mniej, co dodatnio wpływa na estetykę Gdyni.

● REKORDOWY TRANSPORT JAJ Z GDYNI DO ANGLJI.

Angielski statek „Baltonia" zabrał z Gdyni rekordowy transport jaj, wynoszący 466.100 kg. Jest to ilość dotychczas nienotowana jednorazowo w eksporcie tego towaru.

● POŁOWY RYB NA POLSKIEM WYBRZEŻU MORSKIEM W KWIETNIU B. R.

W ciągu kwietnia r. b. złowiono na całem wybrzeżu polskiem ogółem 456.680 kg. wartości 136.840 zł. Według poszczególnych gatunków połowy ryb w miesiącu sprawozdawczym przedstawiały się jak następuje: szproty — 224.000 kg wartości 17.920 zł., wątłusze — 99.920 kg wartości 11.990 zł, łososie 18.110 kg wartości 61.574 zł, mielnice 1.100 kg wartości 2.030 zł, trocie 200 kg wartości 700 zł, stornie 52.090 kg wartości 13.002 zł, zimnie 11.050 kg wartości 1.326 zł, gładzice 5.300 kg wartości 795 zł, skarpie 200 kg wartości 150 zł, śledzie 15.730 kg wartości 4.719 zł, węgorzyce 7.360 kg wartości 2.298 zł, węgorze 750 kg wartości 1.200 zł, sieje 350 kg wartości 490 zł. Słodkowodne: szczupaki 8.130 kg wartości 12.195 zł, okonie 5.460 kg wartości 3.276 zł, płotki 5.660 kg wartości 2.534 zł, certy 1.000 kg wartości 450 zł. Z całej ilości połowów sprzedano do wędzarń 206.560 kg, wywieziono do Gdańska 23.000 kg oraz sprzedano na rynku miejscowym 227.120 kg. Ilość połowów w porównaniu z miesiącem marcem zmniejszyła się prawie pięciokrotnie wskutek zakończenia połowów szprotów. Wartość złowionych ryb zmalała więcej niż dwukrotnie. Połowy szprotów zakończono w połowie miesiąca sprawozdawczego naskutek braku zapotrzebowania. Nie dopisało również rybactwo łososiowe. Rybactwo przybrzeżne nie osiągnęło nawet średnich wyników, jedynie rybactwo dalsze dostarczyło większą ilość płastug i wątłuszy, złowionych przy Bornholmie, a także na głębi gdańskiej w odległości 10—20 mil od brzegów. W połowie kwietnia złowiono w pławicach łososiowych jednego jesiotra ikrzaka. Również wyłowiono 12 sztuk morszwini.

● WIELKIE POŁOWY ŁOSOSI W GDYNI.

Połów łososi na polskiem wybrzeżu morskiem jest obecnie w pełnym sezonie, tak, że gdyńska hala i chłodnia rybna przyjmuje od rybaków znaczne ilości łososi. Łososie te są kupowane przez spółdzielnię „Zjednoczenie Rybaków Morskich" na eksport do Holandji, dokąd wysłano szereg transportów. Towarem polskim zainteresowała się również Szwecja, dokąd spodziewana jest wysyłka dużej partji tych ryb.

WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

● SPIS TARYF.

Ministerstwo Komunikacji wydało p. n. „Spis Taryf" katalog polskich wydawnictw taryfowych: towarowych, osobowych, bagażowych i expresowych na kolejach normalno- i wąskotorowych Rzeczypospolitej Polskiej i W. M. Gdańska w komunikacji wewnętrznej, w komunikacji z zagranicą oraz tranzytem przez Polskę i obszar W. M. Gdańska.

Spis ten jest podręcznikiem pomocniczym, służącym do ogólnej orjentacji co do całokształtu reglamentacji wewnętrznej i z zagranicą, wskazując również siedzibę zarządu kierującego danej komunikacji i cenę pojedyńczego egzemplarza. Obejmuje on wszystkie wydawnictwa, ogłoszone w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych według stanu z dn. 1 maja 1934 r.

Wszelkie późniejsze zmiany i uzupełnienia spisu będą ogłoszone w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych.

Spis taryf będzie do nabycia od dn. 1 maja b. r w administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych w Warszawie (ul. Chałubińskiego Nr. 4) oraz w Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych, w cenie 3 zł. za egzemplarz.

Przy zamawianiu listownem należy wpłacić do P. K. O. na konto czekowe administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 30.658 kwotę 3 zł., a nadto 50 gr. na koszta, związane z wysyłką pocztową.

● OBNIŻENIE OPŁAT PRZEWOZOWYCH MIĘDZY STACJAMI ZSRR A PORTAMI POLSKIEMI.

Z dniem 1-szym maja r. b. obniżone zostały opłaty przewozowe i komunikacyjne między stacjami ZSRR a portami polskiemi. Wyjątkowe taryfy eksportowe i importowe PKP były dotychczas przyznawane na przewóz towarów sowieckich tylko do i od stacyj polskich z doliczeniem normalnych stawek przywozowych do, względnie od punktów granicznych. Obecnie stawki opłat przewozowych taryf wyjątkowych będą stosowane od i do punktów granicznych za łączną odległość do względnie od stacyj portowych polskich.

● DODATEK DO CZECHOSŁOWACKO-POLSKIEJ TARYFY DLA KOMUNIKACJI Z PORTAMI.

Z dniem 1-go maja r. b. wszedł w życie trzeci dodatek do czechosłowacko-polskiej taryfy dla komunikacji z portami polskiemi, zawierający cały szereg uzupełnień i zmian tej taryfy. Do obszaru ważności tej taryfy włączono 16 stacyj czechosłowackich poza dotychczas objętemi wspomnianą taryfą. Pozatem do poszczególnych artykułów taryfowych włączono szereg nowych stacyj czechosłowackich i zniżono stawki opłat przewozowych na niektóre towary.

● WZROST RUCHU STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM.

Ruch statków w porcie gdańskim wyniósł w kwietniu r .b .776 statków o pojemności 489.910 rtn., z czego na wejściu 389 statk. o pojemn. 250.409 rtn., t. j. o 2% więcej, niż w miesiącu ub., w którym przybyło 381 statk. o pojemn. 245 342 t, zaś 34% więcej niż w kwietniu r. ub., w którym przybyło 329 statk. o pojemn. 185.791 t. Wyszło w kwietniu r. b. statk. 387 o pojemn. 239.501 nrt. W miesiącu powyższym wyszło 386 statk. o pojemn. 256.390 t, zaś w kwietniu 33 r .przybyło 362 statk. o pojemn. 202.738 t, czyli 18% mniej, niż w r. ub.

Ruch statków naogół wykazuje w r. b. wzrost w porównaniu z tym samym okresem r. ub.: dotychczas bowiem przybyło w r. 1934 statk. 1.504, zaś w r. ub. 1.279, więc 18% mniej. Pojemność tych statk. wyniosła w r. b. 987.978 rtn., t. j. o 24% więcej, niż w tym samym okresie r. ub. (796.956). Również wyjazd statk. przedstawia mniej więcej ten sam stosunek cyfr na korzyść r. b. W r. 1934 wyszło 1.503 statk. o pojemn. 979.165 t, zaś w tych pierwszych czterech miesiącach r. ub. 1.238 statk. o pojemn. 790.784 t.

● WYWÓZ WĘGLA PRZEZ PORT GDAŃSKI W MIESIĄCU KWIETNIU.

W kwietniu r. b. wyszło przez port gdański 97 statków z 194.934 t węgla. Z tego do Francji 57.080 t, do Szwecji 47.650, do Italji 33.023 t, do Danji 23.263 t, do Gibraltaru 8.024 t, do Holandji 6.750 t, do Irlandji 6.246, do Jugosławji 5.038, do Norwegji 2.750, do Belgji 2.335, do Finlandji 1.725, do Niemiec 1.050 t.

● POŁĄCZENIA OKRĘTOWE PORTÓW POLSKICH ZE SZWECJĄ.

Możność bezpośrednich dostaw towarów polskich na rynek szwedzki uległa dalszemu ułatwieniu, mianowicie linja szwedzka Egon-Line uruchomiła regularną komunikację okrętową między Gdynią/Gdańskiem a Helsingborgiem i Malmö w odstępach jednotygodniowych. Linję tę obsługiwać będzie statek „Egon", mogący zabrać 650 ton ładunku. Statek ten wychodzić będzie z Gdyni w poniedziałek, z Gdańska zaś we wtorek wieczorem. Do Helsingborgu przybędzie on w środę, zaś do Malmö w czwartek, skąd odjeżdżać będzie w sobotę. Pierwszy odjazd z Gdyni nastąpił w ostatni poniedziałek, t. j. 23 b. m.

● KOMUNIKACJA OKRĘTOWA Z FINLANDJĄ.

Od dn. 1 maja r. b. Towarzystwo Żeglugowe „Lübeck Linien" utrzymuje stałą komunikację okrętową między Lubeką a północną Finladją przez Gdynię i Gdańsk. Na linji tej kursować mają dwa statki regularnie co 10 dni. Portem końcowym w Finlandji będzie Wasa, jednak o ile będą istniały większe ładunki, przeznaczone dla Oleoborga Yxpila oraz Kimi, to statki te będą również zachodzić do tych portów. Na najbliższy okres czasu przewidziane są odjazdy statków tej linji z Gdyni i Gdańska w następujących dniach: 1 — 2 czerwca, 9 — 10 czerwca i 20 — 21 czerwca.

● EKSPORT TOWARÓW POLSKICH NA DALEKI WSCHÓD.

W związku z uruchomieniem bezpośredniej komunikacji okrętowej między portami polskiemi a Dalekim Wschodem, która przyczyniła się do wielkiego ułatwienia dostaw towarów polskich na rynki Dalekiego Wschodu, eksporterzy polscy winni zwrócić uwagę na obowiązujące przepisy w zakresie ekspedycji towarów. Według oświadczenia Polskiej Agencji Morskiej towary muszą być znakowane nazwą portu przeznaczenia. Należy natomiast przypomnieć, że przepisy o znakowaniu towarów nazwą kraju pochodzenia, których wprowadzenie projektował rząd chiński, zostały narazie odroczone.

● KOMUNIKACJA OKRĘTOWA MIĘDZY PORTAMI POLSKIEMI A DALEKIM WSCHODEM.

Uruchomiona przed kilku miesiącami bezpośrednia komunikacja okrętowa między portami polskiemi a portami Dalekiego Wschodu uległa dalszemu rozszerzeniu. Mianowicie okręty linji Far East Line, utrzymującej tę komunikację, a reprezentowanej przez Polską Agencję Morską w Gdyni, zawijać będą również do portu Tientsin. Pierwszy okręt, który do tego portu zawinie, odejdzie z Gdyni 2 czerwca r. b.

● SUKCES WĘGLA POLSKIEGO NA RYNKU GRECKIM.

W dwóch najpoczytniejszych dziennikach ateńskich: opozycyjnej „Elewteron Wima" i prorządowej „Proia" ukazał się artykuł p. Korkodilosa, w którym autor zwraca uwagę szerokich rzesz greckich konsumentów węgla kamiennego na fakt, że nieznany jeszcze do niedawna w Grecji węgiel polski zdołał w krótkim czasie dzięki swej jakości i taniości zdobyć rynek grecki, tak, że obecnie jest on bodaj najwięcej poszukiwanym węglem przez przemysł i marynarkę grecką, jak również przez gazownię oraz elektrownię.

W odpowiedzi na ogłoszoną w prasie odezwę Związku Armatorów Greckich i kupców węglowych, w której to odezwie wskazywano na konieczność jaknajszybszego odnowienia wygasłego obecnie grecko-sowieckiego traktatu handlowego, a to z tego względu, że Sowiety są dostawcą do Grecji artykułów pierwszej potrzeby, jak zboże, drzewo i węgiel, a przytem w znacznym stopniu zatrudniają grecką marynarkę handlową, — autor artykułu zwraca uwagę, że węgiel polski w niczem nie ustępuje pod względem jakości węglowi sowieckiemu, a nawet go przewyższa, przytem zaś jest znacznie tańszy. Co się zaś tyczy zatrudniania greckich statków handlowych, to, jak się wyraził autor artykułu, „...grecka marynarka handlowa znalazła w polskiej produkcji węglowej gorące poparcie, bowiem cały transport węgla polskiego do portów śródziemnomorskich odbywa się w 100%-tach przy pomocy statków greckich".

Powyższy artykuł zrobił doskonałe wrażenie wśród miarodajnych czynników i przygotował grunt do intensywniejszej ekspansji węgla polskiego.

● WALNE ZGROMADZENIE S. A. „ŻEGLUGA POLSKA" ORAZ POLSKO-BRYTYJSKIEGO T-WA OKRĘTOWEGO.

W dn. 30 kwietnia r. b. odbyły się w Gdyni roczne Walne Zgromadzenia akcjonarjuszów S. A. „Żegluga Polska" oraz Polsko-Brytyjskiego T-wa Okrętowego. Akcje, stanowiące własność Skarbu Państwa, reprezentował na tych zgromadzeniach dyrektor departamentu morskiego w Min. Przem. i Handlu inż. Leonard Możdżeński. Grupę angielską w Polsko-Brytyjskiem T-wie Okrętowem zastępował p. H. S. Holden, prezes Angielskiego T-wa Okrętowego Ellerman's & Wilson Line Ltd Hull.

Po rozpatrzeniu i zatwierdzeniu rocznych sprawozdań oraz bilansu za 1933 r. i uchwaleniu odpisów na amortyzację statków, nieruchomości i ruchomości, oraz udzieleniu władzom absolutorjum, dokonano wyborów nowych władz. W skład Rady „Żeglugi Polskiej" weszli pp.: starosta krajowy pomorski W. Łącki, dyr. inż. Władysław Rawicz - Szczerbo, naczelnik dr. inż. St. Kaufman, inspektor przedsiębiorstw państwowych J. Komorowicz oraz kontradmirał Piotr Unrug. Do Rady Polsko-Brytyjskiego T-wa Okrętowego weszli: dyr. dr. St. Wachowiak, jako prezes Rady, H. S. Holden, jako wiceprezes ,dyr. L. M. Ives, dyr. J. T. Lipka i dyr. M. Turski. Równocześnie uchwalono podwyższenie kapitału zakładowego „Żeglugi Polskiej" o 300.000 zł. do sumy 8.300.000 zł.; nową emisję akcyj przejął Skarb Państwa, wnosząc wzamian do Spółki wkłady rzeczowe w postaci 4-ch holowników morskich: „Ursus", „Tur", „Bizon" i „Żubr".

● DOROCZNE ZEBRANIE GENERAL SVEDISCH NAVIGATION SOCIETY.

W dniu 3 maja odbyło się doroczne zebranie General Svedisch Navigation Society.

Zebranie otworzył Gubernator Lubeck, który w mowie swojej oświetlił niezmiernie ważne zagadnienia zimowej nawigacji na północnem wybrzeżu Bałtyku. Podkreślił on powolny rozwój zaznaczający się szczególniej w braku tonażu zimowego, zaopatrzonego w urządzenia do łamania lodu, chociaż zagadnienie łamaczy lodu zostało rozwiązane zasadniczo kilka lat temu.

Jeśli Szwecja nie zapewni sobie niezbędnego tonażu do nawigacji zimowej, to należy się obawiać, że uczynią to obcy nawigatorzy. Transoceaniczna żegluga z Bałtyckiego morza idzie dawnym zwyczajem częściowo na obcych statkach i z przeładunkiem w obcych portach.

Poruszane były również sprawy popierania żeglugi i organizacji przedsiębiorstw ratowniczych.

Przypomniana została obecnym sprawa memorjału złożonego ostatnio rządowi Brytyjskiemu przez rządy Szwecji, Danji, Norwegji i Holandji w kwestji proponowanej konferencji morskiej dla omówienia środków usprawnienia żeglugi międzynarodowej. (e. a.).

● WIĘKSZY TRANSPORT SZYN I WĘGLA Z GDYNI DO BRAZYLJI.

S/S „Aludra" załadował w porcie gdyńskim do Angrades Reis 3.732 ton szyn oraz 2.000 ton węgla.

● POPIERANIE TRANZYTU DO PORTÓW MORSKICH NA ŁOTWIE.

Koleje łotewskie wprowadziły ostatnio taryfę deferencyjną, mającą na celu popieranie tranzytu przez porty łotewskie. Nowa taryfa jednak utrudnia tranzyt w innym kierunku. Stąd otrzymuje się taką dziwaczną sytuację, że np. Estonja przy eksporcie do Polski ryb słodkowodnych szuka okólnej drogi przez Rosję Sowiecką. W tej sprawie prowadzone już są — jak donoszono — rokowania między Tallinem i Moskwą.

● 20 NOWYCH STATKÓW DLA SOWIECKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ.

Sowiecka Marynarka Handlowa zakupiła zagranicą 20 nowych statków, z czego 12 w Holandji, 5 w Anglji, 2 w Norwegji i 1 we Francji, 16 z tych statków będzie kursowało na morzu Bałtyckiem, a 4 na Czarnem.

● NOWE SOWIECKIE LINJE MORSKIE.

Donoszą z Hamburga, że w bieżącym sezonie morska żegluga sowiecka ma utworzyć nową linję Leningrad — Hamburg — Londyn dla przewozu towarów i pasażerów. Na północy ma być utworzona regularna linja sowiecka między Murmańskiem a Spitzbergiem.

● KOMUNIKACJA MORSKA MIĘDZY SOWIETAMI A ZAGRANICĄ.

Z dniem 1 maja żegluga sowiecka ustaliła następujące stałe rejsy zagraniczne raz na miesiąc: Odesa — Noworosyjsk — Londyn, Odesa — Batum — Hamburg, Noworosyjsk — Batum — Hamburg, Odesa — Noworosyjsk — Genua oraz Noworosyjsk — Genua — Marsylja .Linje Bliskiego Wschodu będą obsługiwane co dwa tygodnie. Pozatem ustalono regularne rejsy: Leningrad — Nowy Jork oraz Murmańsk — Szpicberg.

● TRANSPORTY BAWEŁNY SOWIECKIEJ.

Sowiecki statek Wołchow przywiózł pierwszy transport bawełny Turkiestańskiej w ilości 8346 bel. Podróż z Noworosyjska do Gdyni trwała 23 dni.

● RUCH W PORTACH HAMBURSKIM I BREMEŃSKIM.

Ruch okrętowy w porcie hamburskim wynosił w kwietniu r. b. na wejściu 1.393 okrętów o pojemności 1.522 tys. trn., na wyjściu zaś 1.454 okrętów o poj. 1.488 tys. trn. W stosunku do miesiąca marca oznacza to zmniejszenie się tonażu o 1,8% na wejściu i o 5,5% na wyjściu. Do portu bremeńskiego wpłynęło w kwietniu 534 okrętów o poj. 716 tys. trn., czyli o 7,9% więcej, niż w marcu. W pierwszym kwartale r. b. ruch okrętowy wzrósł w Hamburgu w porównaniu z pierwszym kwartałem r. ub. o 130 tys. trn., czyli o 3%, na wejściu oraz o 160 tys. trn., czyli o 3,8%, na wyjściu. W Bremie tonaż wzrósł o 17,6%. Ruch towarowy w Hamburgu wykazuje w tym okresie wzrost o 360 tys. ton w przywozie i o 80 tys. ton w wywozie. W Bremie wzrósł poważnie wywóz.

● POPRAWA W NIEMIECKIEJ ŻEGLUDZE MORSKIEJ.

Związek Niemieckich Armatorów ogłosił zestawienie unieruchomionego tonnażu okrętów morskich (z wyłączeniem jednostek o pojemności poniżej 100 brt, przybrzeżnych żaglowców oraz statków rybackich). Według tego zestawienia w dniu 1 b. m. unieruchomionych było 131 statków o pojemności 429.263 brt, a więc 12,3% całego morskiego tonażu Związku. W dniu 1 marca r. b. unieruchomionych było 162 statki o poj. 468.127 brt. (13,5% ogólnego tonażu), w dniu 1 maja r. ub. zaś — 319 statków o poj. 1.008.575 brt (29,0%). Jakkolwiek liczby te dotyczą tylko statków należących do hamburskiego Związku Armatorów, jednak zważywszy, że Związek ten jest najważniejszy w Niemczech— wyciągnąć należy wniosek, że w żegludze niemieckiej nastąpiła ostatnio poważna poprawa.

● URUCHOMIENIE NAJWIĘKSZEGO NA ŚWIECIE KRANU DLA STATKÓW.

W Niederfinów (60 klm. na północ od Berlina odbyło się uruchomienie największego na świecie kranu dla statków o sile do 600 ton. Olbrzymia ta konstrukcja łączy dwa punkty kanału między Odrą a Łabą przy 36-ciu mtr. różnicy poziomów obu kanałów. Sam kran ma przeszło 50 mtr. wysokości, wykonany jest z żelazo betonu, a olbrzymia winda, zapełniona wodą, waży stale 42 tys. ton i posiada powierzchnię 88×16 mtr. Przejazd kranem trwa 20 minut, przyczem czas podniesienia się windy trwa około 5 minut.

Przy ostrożnych przewidywaniach obliczają możliwość rocznego przelotu na 5 do 6 milj. ton towarów. Budowa kranu rozpoczęta została w roku 1927, a koszt jej wyniósł około 27,5 miljonów marek.

Otwarcia dokonał premjer pruski Goering w obecności zastępcy kanclerza Hitlera ministra Hessa.

● FUZJA LINIJ OKRĘTOWYCH CUNARD LINE I WHITE STAR.

W związku z odrzuceniem przez sąd pretensyj innych linij okrętowych, fuzja Cunard Line i White Star Line jest faktem dokonanym. Nowe towarzystwo będzie się nazywało „Cunard White Star Limited"; siedziba jego będzie się mieściła w Liverpoolu.. Kapitał akcyjny wynosi 10 miljonów funtów, podzielonych na akcje jednofuntowe. 62% kapitału zakładowego przypada na linję Cunard, 38 zaś na White Star.

● SUBWENCJE RZĄDOWE DLA ANGIELSKIEJ ŻEGLUGI MORSKIEJ.

Według kursujących pogłosek, projekty rządowe w zakresie subwencjonowania angielskiej żeglugi morskiej posunęły się już daleko naprzód. W chwili obecnej rozważane podobno są dwa projekty: jeden z nich — to przyznanie gwarancyj rządowych dla kredytów na budowę nowoczesnych okrętów handlowych, drugi — przyznawanie „subwencyj konkurencyjnych" dla jednostek, kursujących na linjach, gdzie szczególnie daje się odczuwać konkurencja zagranicznych linij okrętowych. Natomiast projekt ogólnego subwencjonowania żeglugi przybrzeżnej został przez rząd zdecydowanie odrzucony.

● POPIERANIE TRANZYTU PRZEZ PORTY WŁOSKIE.

„Gazzetta Ufficiale" donosi, że dla węgla, idącego tranzytem przez porty włoskie zniżone zostały taksy wyładunkowe, obowiązujące w niektórych portach. Zniesienie tych taks ma podobno na celu wzmożenie obrotów w porcie tryjesteńskim.

Przedruk dozwolony z powołaniem się na źródło — Cena prenumeraty zł. 15.— rocznie, numer pojedyńczy zł. 1.50

Ceny ogłoszeń: 1/1 str. zł. 500.—, 1/2 str. zł. 300.—, 1/4 str. zł. 150.—. Ogłoszenia drobne zł. 0,50 za m m przez 1 szpaltę w układzie 3 szpaltowym. Tabele i w tekście 50% drożej.

S. A. Z. G. „Drukarnia Polska", Warszawa, Szpitalna 12. Tel. 5.87-98.

Gdynia
the largest port

on the Baltic

with the most modern harbour facilities.